

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 83 Oktober 2015

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Simon J. de Waard (SdW), Han Visser, George Snijder

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2015
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m83

Voor u ligt weer een zeer afwisselend nummer. Deze zomer zijn we met de eigen boot varend naar de reünie in Musselkanaal geweest. Je zou verwachten dat het eind juli, begin augustus wel mooi weer zou zijn, maar op onze vertrekdag kwam net de zwaarste zomerstorm van de afgelopen jaren over. Was het ‘s morgens nog mooi weer, ‘s middags kwam er windkracht 10 over. Al lezend hebben we de storm uitgezeten. De dagen daarna waren wind, regen en hagel onze metgezel. Gelukkig was het tijdens het weekend van de reünie wel mooi weer.

Op de reünie heeft Han Visser voor het eerst de Henk Bos wisselprijs uitgereikt. In dit nummer leest u meer hierover.

Aan de consultatie Besluit brandveilig gebruik overige plaatsen is behoorlijk wat aandacht besteedt. Ondanks dat het varend erfgoed niet heeft ingesproken, bleken er toch wat organisaties, en dan met name de Hiswa Vereniging, in staat om een klinkende inspraak in te dienen. Alhoewel het in eerste instantie lijkt of dit besluit niet voor individuele eigenaren van pleziervaartuigen van belang is, is dat indirect wel het geval. De regelgeving is namelijk van belang voor iedere locatie waar tenten (bijv. een zomerkamp) of meerdere schepen (jachthavens en andere havens) bij elkaar liggen! Zeker indien er sprake is van brandstoftanks en gasinstallaties aan boord. Ook is deze wetgeving van toepassing bij het organiseren van kleine evenementen!

Momenteel is er nog geen sprake van een verplichting tot het hebben van Inland AIS in BPR-wateren. Maar deze zomer heb ik wel gekeken naar de AIS. Zo bleek dat tijdens de reünie maar weinigen de Inland AIS aan hadden staan (of althans zichtbaar waren op Marinetraffic en andere systemen). Tijdens Sail bleken juist heel veel schepen de AIS aan te hebben staan. De systemen konden de grote toevloed aan zenders niet aan. Gelukkig functioneert het systeem zo dat je dan toch in ieder geval de schepen in je directe nabijheid kunt ontvangen.

Ook de (rode) diesel en een goede vervanging daarvoor GTL is deze zomer een onderwerp van belangstelling geweest. Diverse schepen zijn overgestapt naar GTL om in de praktijk te testen of het bevalt. De eerste resultaten zijn bemoedigend. Minder bemoedigend is het feit dat GTL wel flink duurder is dan (rode) diesel en het Ministerie momenteel nog niet genegen is om hier fiscaal iets aan te veranderen. Alhoewel Sail een groot feest van heel veel schepen was, bleek er toch een wethouder in Amsterdam te zijn, die dat allemaal maar niets vond. Tweetakt motoren zijn de volgende keer niet meer welkom. Omdat dieselmotoren in Amsterdam ook op de nominatie staan om te worden verbannen, kan het zijn dat ook scheepsdieselmotoren in de problemen gaan komen. Zeevaart, binnenvaart, pleziervaart en passagiersvaart zullen echter voorlopig nog met dieselmotoren rondvaren. Iets om over na te denken.

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Henk Bos Wisselprijs

Op een winteractiviteit voor de leden van de LVBHB gaf Gé Bos-Thoma aan dat er een aantal dieploden beschikbaar waren, welke door Henk zelf waren vervaardigd naar aanleiding van een project om het gebruik van een dieplood te onderzoeken.
Een dieplood behoort tot de navigatiehulpmiddelen van zeevaart en binnenvaart. De naam van het instrument geeft al aan dat het bedoeld is om te meten hoeveel water er nog onder de kiel is en zo mogelijk ook te bepalen wat voor soort bodem het betreft.



Henk Bos heeft de dieploden zelf gegoten in een eigen mal

Het dieplood is een kokervormig gegoten stuk lood met een oog er in, waardoor een lijn is gesplitst. Het dieplood van Henk is wel 3,5 kilo zwaar. Het is achtkantig, heeft een aangegoten oog en een rechthoekig gat in de onderzijde.
De lijn heeft om de 31cm (1 voet) een knoop en om de 6 voet (1 vadem) een grotere knoop. Althans in de zeevaart. Voor zover in de binnenvaart gebruikt, misschien ook metrische maten. Af te lezen door "knopen te tellen"; net zoals een Nederlands gezegde aanduidt: weten hoe je er voor staat. Het gat onder in het lood had een andere bedoeling: weten wat voor grondsoort er onder de lodingsplaats is. Als het met een vettigheid ingesmeerd gat de bodem raakt blijft een deel van de bodembedekking (zand, klei, veen ect) in het gat plakken, waardoor je na het ophalen van het lood met kennis van de omgeving (bekendheid, kaart) een conclusie kan trekken waar je ongeveer bent.

Bij de aanbieding van de (3) loden ontstond het idee om de loden te gebruiken voor een wisselprijs die jaarlijks uitgereikt gaat worden aan een lid met verdiensten op gebied van - diepgaand - onderzoek op nautisch gebied.

Inhoudsopgave

Zo kennen we Henk en Gé: daar waar de interesse voor een onderwerp ontstond werd de materie diepgaand, tot in de finesses, onderzocht. En vervolgens meer dan 40 jaar gedeeld.
Zodoende ontstond het idee om een Wisselprijs in te stellen om waardering uit te drukken naar leden die zich ingespannen hebben om een onderwerp uit te diepen.
Waar we als leden van een Behoudsvereniging voor Historische schepen en bijbehorende ambachten om die schepen in stand te houden en er mee te kunnen blijven varen, wat aan hebben. Met Henk Bos als naamgever van deze prijs ter herinnering aan zijn inspanningen op dit gebied. De bedoeling is om deze prijs jaarlijks uit te reiken aan telkens een ander lid die zich in de materie verdienstelijk heeft gemaakt. Met drie loden kunnen we nog 20 jaar voort.....



Han Visser (r) reikt de prijs uit aan Henri Derksen (l)

De eerste maal dat de prijs wordt uitgereikt valt de eer te beurt aan Henri Derksen. Hij geeft zelf aan dat hij schipper is zonder schip, maar laat meermalen blijken dat hij zeker een man met er-varing is! Als schipperszoon heeft hij goed opgelet hoe het varensbedrijf in elkaar steekt en hoe het zit met nautische eisen, techniek en voorschriften.
Henri is een persoon die achter de schermen werkt, maar vervolgens wel zijn ervaringen deelt met werkgroepen en leden. In de laatste jaren heeft hij zijn kennis gedeeld op gebied van roeren en manouvreereigenschappen, slepen en bijbehorende voorschriften, vaartijden en communicatie tussen boot en schip. Hij heeft een voorstel uitgewerkt op gebied van hanteren van de ledenlijst en de effecten op de privacy. Recentelijk meerdere activiteiten aangaande het voorgeschreven gebruik van AIS en de koppeling aan de ECDIS (veiligheid op het water, scheepsherkenning en navigatie). Daarbij ook onderzocht hoe je een passende koppeling kan maken tussen de AIS apparatuur en de electronische kaart, inclusief apparatuur en kosten.
Momenteel doet hij onderzoek naar voorschriften en gevolgen van het CvO; de voorschriften voor- en eisen aan de schepen. Dat wat hij doet is diepgaand en breed; soms wat moeilijk bij het lezen bij de verwijzing naar de wetsartikelen maar ook de zijsprongetjes geven stof tot nadenken.
In de "Bokkepoot" is abusievelijk aangegeven dat degene die de prijs ontving nomineert wie de volgende ontvanger gaat zijn. Dat is niet helemaal juist: het is in principe een Bestuurlijke aangelegenheid, maar het lijkt me wel een goed plan dat de bezitter van de Henk Bos Wisselprijs deel uitmaakt van de commissie die de volgende kandidaat nomineert.

Han Visser



Ge Bos-Thoma bedankt aan het eind van de ledenvergadering van de LVBHB alle mensen voor de blijken van medeleven na het overlijden van Henk Bos

Technische CCR eisen en huisvuilpassen in het algemeen overleg infrastructuur van 23 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 juni 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over scheepvaart. Het gehele verslag is te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/31409/kst-31409-89?resultIndex=4&sorttype=1&sortorder=4.

Hieronder enkele passages uit het verslag.

Mevrouw De Boer (VVD):
Mijn volgende punt zijn de huisvuilpassen. Volgens mij zijn er nu zo'n 400 passen afgegeven voor de 7.500 binnenvaartschepen die we hebben en dan heb ik het nog niet eens over de buitenlandse schepen, die hier natuurlijk ook varen. Dat heeft alles te maken met de prijs van die pas. De vanafprijs is € 269, maar de prijs kan oplopen tot € 400. Als het pas bij 500 passen kostendekkend is, moet je concluderen dat het beleid niet geslaagd is, want dan varen er nog steeds 7.000 schepen rond zonder pas. Moeten we niet toe naar een andere norm voor kostendekkendheid op dit gebied? Het is belangrijk dat we niet te maken krijgen met zwerfvuil en het is in het belang van de binnenvaart-schippers dat ze hun huisvuil - daar hebben we het voornamelijk over - netjes kwijt kunnen. Ik overweeg om een motie in te dienen op dit punt, maar ik wacht het antwoord van de Minister af. Misschien kunnen we elkaar vinden in het laten doen van onderzoek naar een andere norm voor kostendekkendheid.

De heer Bashir (SP):
Het is een prachtig verhaal met een pleidooi voor meer samenwerking en het verbeteren van de markt.
Dat is allemaal prima, maar wat mij onderhand een beetje begint te storen - en dan druk ik mij voorzichtig uit - is dat de Kamer keer op keer overleg voert met de Minister en in grote meerderheid aangeeft dat zij minder verstikkende regels wil voor de binnenvaartbranche, maar dat daar geen bal mee wordt gedaan. Met een vrijstelling van de nieuwe CCR-eisen (eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart) voor kleinere schepen is niets gedaan. Met een nieuwe hardheidsclausule dat lidstaten zelf ontheffing van bepaalde eisen kunnen geven, is niets gedaan. In Europa is men bezig om de CCR-eisen op te nemen in nieuwe Europese regelgeving. En wat doet de Minister? Weer niets. Het niet hoeven blinderen van een raampje is het resultaat van jaren inzet van de Minister om die achterlijke eisen aan te pakken, eisen die, los van alle zeer kostbare, technische ingrepen, zelfs bepalen hoe groot je toiletruimte moet zijn, hoe groot je bed moet zijn, hoe hoog het plafond van je woonkamer moet zijn.
Het lijkt erop dat de Minister de moties niet al te serieus neemt. Wat is daar de reden van? Het lijkt erop dat de Minister het drukker heeft met reizen dan met het uitvoeren van moties. Ik ga ervan uit dat de Minister nu echt actief aan de slag gaat. Wat is haar inzet voor het CESNI, het Europees comité voor de opstelling van binnenvaart-normen, en voor de Europese regelgeving waar de CCR-regels in worden opgenomen? Is dit niet het moment om van al die overbodige regels af te komen?

Mevrouw De Boer (VVD):
Ik sla even aan op het eerste punt. Ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat er minder regels moeten komen en dat overbodige regels voor de binnenvaart geschrapt moeten worden. Ik zit hier inmiddels een paar jaar aan tafel en ik vind dat de heer Bashir er toch een beetje een karikatuur van maakt door de schuld eenzijdig bij de Minister neer te leggen, terwijl we weten dat het regels zijn die jaren terug geaccordeerd zijn en naar de CCR gegaan zijn. We zijn inmiddels zover dat er, onder druk van de Minister, wordt bekeken of de regels versoepeld kunnen worden. Ik heb gisteren nog met de CCR gesproken.
Die is daarmee bezig. Ik daag de heer Bashir uit door de zaak om te keren: gaat hij met mij mee naar Straatsburg, op bezoek bij de CCR? Dan kunnen we ons laten voorlichten over hoe het precies zit, naar welke regels wordt gekeken, enzovoorts. Dan ondernemen wij actie op dit punt.
Dat lijkt mij een goed idee, eerlijk gezegd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Voorzitter. Voordat ik begin met de beantwoording van de vragen van de leden, wil ik heel kort ingaan op drie punten. In de eerste plaats is er in juni van dit jaar een comité ingesteld, het CESNI. Daarmee is een historische stap gezet in de samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie. Zoals de leden weten, heeft de CCR met vijf landen een specifieke rol om te spreken over de regelgeving in de binnenvaart. De EU heeft daarin altijd haar eigen rol gehad. Zij hecht er belang aan dat op dit vlak meer harmonisatie plaatsvindt en dat dit niet leidt tot extra technische eisen. Daarom is het goed dat dit comité zal bekijken hoe de harmonisatie vormgegeven kan worden. Er zullen dus standaarden met rechtskracht worden vastgesteld, zodat zowel de EU als de CCR op dynamische wijze die standaarden van het CESNI in haar eigen reglement kan opnemen. Daarmee komt er een harmonisatie van de regelgeving voor de binnenvaart tot stand. Dat is gunstig voor de binnenvaart. Nogmaals: het leidt dus niet tot nieuwe technische eisen. Het is een procedurele aangelegenheid.

De heer Bashir vroeg: waarom doet de Minister niets aan

de CCR-regelgeving? Ik probeer hem er keer op keer van te overtuigen dat wij er continu bovenop zitten, maar dat het ook heel complex is. Ik ben voortdurend in overleg met andere landen over de stroomlijning van de regelgeving in de CCR en de EU. Ik gaf net al aan dat de oprichting van CESNI een heel gunstige ontwikkeling is. Het is een zaak van langere adem om in internationaal verband afspraken te maken als andere partijen niet van mening zijn dat iets een probleem is, terwijl wij menen van wel. Wij hebben nu eenmaal de afspraak met elkaar dat het alleen veranderd kan worden als iedereen het ermee eens is.
Soms hebben we daar baat bij. We hebben ook andersoortige afspraken waarvoor hetzelfde geldt, zoals de Akte van Mannheim. Als Duitsland ineens een belasting zou willen invoeren voor scheepvaart op de Rijn, zouden wij er natuurlijk als de kippen bij zijn om op zo'n verdrag te wijzen en te zeggen dat Duitsland dat helemaal niet mag doen zonder dat Nederland daar toestemming voor geeft. Andersom gebeurt het ook weleens: soms willen wij iets en willen anderen daar niet aan meewerken. Dat is erg complex. Ik blijf erbovenop zitten. Ik ben er niet voor dat alle regels verdwijnen, maar ik ben ervoor dat niet ter zake doende, betuttelende regelgeving verdwijnt. Dat is mijn visie. Daar zal ik bovenop blijven zitten. Alles wat het parlement daarnaast kan doen, zoals in de discussie tussen de leden onderling aan de orde kwam, lijkt mij ondersteunend op dat vlak.

Mevrouw Jacobi (PvdA):
De heer De Vries van de PvdA en mevrouw De Boer van de VVD hebben de regering per motie verzocht om een praktische hardheidsclausule voor te stellen waarmee lidstaten binnen de voorwaarden individuele ontheffingen kunnen verlenen. Mij lijkt dat heel praktisch. De Minister zegt dat zij er alles aan doet, maar zou dit een stip aan de horizon kunnen zijn? Is die reëel en uitvoerbaar?
Hoever staat het hiermee?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ook dit heb ik aan de orde gesteld, want ik voer moties van de Kamer altijd uit en anders zeg ik het. Deze motie heb ik aan de orde gesteld. Naar aanleiding van de discussie over de nieuwe richtlijn voor technische eisen aan binnenvaartschepen hebben we gediscussieerd over de hardheidsclausule. Een meerderheid van de EU-lidstaten wil geen hardheidsclausule die door een individuele lidstaat gebruikt kan worden. Men wil de internationale bevoegdheden houden en zegt dat schepen internationaal zullen blijven varen en dat de toepassing van een hardheidsclausule dus internationaal geharmoniseerd moet zijn. Een algemene hardheidsclausule waarmee lidstaten zelf individuele ontheffingen kunnen verlenen, is gewoon niet haalbaar gebleken in dat debat. Ik zie nog wel mogelijkheden per individuele overgangsbepaling, met name bij de bepalingen die onder het moratorium vallen. Als blijkt dat voor individuele bepalingen een groot beroep op de hardheidsclausule moet worden gedaan, zal ik mij ook sterk maken voor praktische oplossingen die zo min mogelijk belastend zijn voor de schippers. Dat zijn de twee dingen waar ik naar kijk. We hebben die motie aan de orde gesteld. We hebben ook voor de inhoud ervan gepleit.
De leden kunnen onze inbrengen hierover allemaal nalezen. We hebben daar gewoon geen meerderheid voor gekregen omdat andere landen zeggen: zolang die schepen ook in onze wateren varen, willen wij daar ook over gaan.

Over het huisvuilsysteem zijn ook vragen gesteld.
De VVD-fractie maakt zich zorgen. Mevrouw De Boer heeft gezegd dat er niet veel abonnementen zijn afgenomen, dus dat heel veel schepen die niet hebben. Volgens haar komt dat door de prijs. Zij heeft mij verzocht om hiernaar nog eens te kijken. We zijn nagegaan of we iedereen een prijs kunnen opleggen. Dat kan niet in het kader van de Akte van Mannheim, omdat je dan een soort belasting heft, wat de Akte van Mannheim verbiedt. Ik ben echter altijd bereid om na te gaan of er nieuwe of andere varianten zijn. In principe hoeft het geen probleem te zijn dat heel veel mensen zo'n abonnement niet hebben. Dat kan namelijk betekenen dat zij op een andere goede manier van hun huisvuil afkomen. Het kan echter ook betekenen - dat zou een slechte ontwikkeling zijn - dat ze op een illegale manier van hun huisvuil afkomen. Dat is heel moeilijk te zeggen. Ik denk dat veel schippers een goede plek gevonden hebben om hun afval af te geven omdat zwerfafval en illegaal gedumpt afval eigenlijk maar heel weinig voorkomen.
We hebben geen toename daarvan gezien sinds de invoering van de abonnementen. Het zou wel goed zijn dat meer schippers deelnemen, want dan kan het abonnement goedkoper worden, omdat je de vaste kosten dan over meer abonnementhouders kunt verdelen. We hebben de sector zelf naar goede ideeën gevraagd. Tot nu toe hebben wij geen ideeën van de sector gehoord.

Tot slot ga ik in op de behoefte aan planvorming voor de vergroening van de scheepvaart. Ik deel de behoefte om te werken aan vergroening van de scheepvaart.
Internationaal wordt hierover gesproken en worden hierover afspraken gemaakt in de IMO, de CCR en de EU.
In de CCR en de EU worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt over de uitstoot van zwavel en stikstof.
Dat weten de leden, want hierover hebben wij al vaak gesproken in de commissie. Daar wordt hard aan gewerkt.

Mevrouw De Boer (VVD):
Wil de Minister onderzoek laten doen naar de huisvuilpassen? Als zij dit toezegt, hoef ik hierover geen motie in te dienen. Kan zij nagaan of er een andere kostendekkingsgraad mogelijk is? In plaats van 500 passen voor € 300 per stuk zou je toe kunnen naar 7.000 passen van € 50 per stuk. Als zo'n pas € 50 kost, zijn binnenvaartschippers veel meer geneigd om zo'n pas aan te schaffen. Die kopen zij dan gemakkelijker. Op die manier is er ook sprake van dekking van de kosten. Misschien is het de moeite waard om hierover te overleggen met de sector. Laat de sector bij zichzelf te rade gaan over de vraag of hier belangstelling voor is. Volgens mij kunnen de organisaties die hierover gaan prima inventariseren bij welke prijs schippers gemakkelijk zo'n pas kopen.
Dat geldt overigens ook voor buitenlandse schepen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Voor 1 juli 2016 gaan we het huisvuilsysteem evalueren. Dat heb ik met de Kamer afgesproken. Ik zou het liefst dan willen bezien of er andere methodes mogelijk zijn. Ik zal in

de tussentijd wel al navraag doen naar die andere methodes, maar als je een systeem net hebt ingevoerd, moet je het even de tijd geven om te kunnen gaan werken. Ik heb de opmerking van mevrouw De Boer goed gehoord, dus ik zal alvast navraag naar de alternatieven doen, ook bij vertegenwoordigers van de sector, aan wie ik de vraag al eerder had gesteld. Wat mij betreft, is het nog steeds een vrijwillig systeem, omdat een verplichtend systeem niet past binnen de regels van de Akte van Mannheim.
Als wij in staat zijn om meer mensen ertoe over te halen om zo'n pas te kopen, is dat natuurlijk alleen maar gunstig.

Bron: Rijksoverheid

De CCR stelt een Europees comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart ("CESNI") in

Tijdens de laatste plenaire zitting heeft de CCR een besluit aangenomen ter instelling van CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart.
Dit besluit bevordert de ontwikkeling van uniforme, moderne en gebruiksvriendelijke voorschriften en draagt op deze manier bij aan de "Visie 2018" van de CCR voor een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart.

De instelling van dit nieuwe orgaan vloeit voort uit de wens van de Centrale Commissie en de Europese Unie om de governance op Europees vlak te versterken, met name daar waar het gaat om regelgeving voor de binnenvaart.
In 2013 is daartoe al een administratieve overeenkomst tussen de Directeur-Generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie en de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie gesloten.

Dit comité zal bestaan uit deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en de Centrale Commissie en worden bijgestaan door de vertegenwoordigers van internationale organisaties die zich bezighouden met de binnenvaart.
Een belangrijke plaats is ingeruimd voor de vertegenwoordigers van de verschillende binnenvaartactoren en het Europese binnenvaartbedrijfsleven.

Met de instelling van dit comité willen de Europese Commissie en de CCR een concrete bijdrage leveren aan de vereenvoudiging van de binnenvaartregelgeving, zodat de ervaring waar de CCR over beschikt, alle institutionele partners en betrokken spelers ten goede komt.
CESNI zal verantwoordelijk zijn voor het opstellen van standaarden voor de technische voorschriften voor binnenvaartschepen en voor varend personeel en tevens zorg dragen voor verschillende uitvoeringsmaatregelen op de genoemde reglementaire gebieden.

De reglementaire kaders van de Europese Unie - momenteel worden nieuwe richtlijnen besproken - en van de CCR - Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - zullen in de toekomst naar de door CESNI uitgewerkte standaarden verwijzen.

De constitutieve vergadering van dit nieuwe comité CESNI vond plaats op 17 juni 2015 in Straatsburg. Voorzien is dat de werkwijze en procedures van het comité voor het einde van 2017 geëvalueerd zullen worden.

Bron: CCR

Gebruik van spudpalen in het RPR gebied

Talrijke schepen zijn vandaag de dag uitgerust met spudpalen. Het gebruik van spudpalen kan echter tot gevaarlijke situaties leiden waarbij ook de infrastructuur schade kan oplopen. Daarom heeft de CCR besloten het gebruik van spudpalen vanaf 1 december 2016 te regelen. Al naar gelang het riviergedeelte is het gebruik toegestaan of verboden.



In het Rijnvaart-politiereglement artikel 7.03 (RPR) is daarom een nieuw bord opgenomen (E.6.1). Daar waar het bord geplaatst is, is het gebruik van spudpalen aan de zijde van de vaarweg en voor het aangegeven riviervak toegestaan.

Bron: CCR

Reacties consultatie Besluit brandveilig gebruik overige plaatsen

Van 17 juli tot en met 17 september 2015 is er een internetconsultatie geweest voor een nieuw ontwerpbesluit brandveilig gebruik overige plaatsen. Het ontwerpbesluit geeft landelijk uniforme regels voor het brandveilig gebruik van plaatsen die in georganiseerd verband worden gebruikt, en niet al onder andere regelingen vallen, zoals het Bouwbesluit 2012.

Alhoewel het in eerste instantie lijkt of dit besluit niet voor individuele eigenaren van pleziervaartuigen van belang is, is dat indirect wel het geval. De regelgeving is namelijk van belang voor iedere locatie waar tenten (bijv. een zomerkamp) of meerdere schepen (jachthavens en andere havens) bij elkaar liggen! Zeker indien er sprake is van brandstoftanks en gasinstallaties aan boord. Ook is deze wetgeving van toepassing bij het organiseren van kleine evenementen!

Weer een voorbeeld van regelgeving die niet bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vandaan komt, maar wel invloed heeft op onze schepen. Dit maal van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, en is een aanvulling op alle regelgeving van het Bouwbesluit van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties.

<u>Doel van de regeling</u>
Het besluit geeft landelijk uniforme regels voor het brandveilig gebruik van plaatsen die in georganiseerd verband worden gebruikt. Het gaat om regels voor plaatsen

die niet al onder andere regelingen vallen, zoals het Bouwbesluit 2012. Nu zijn de regels nog opgenomen in gemeentelijke brandbeveiligingsverordeningen.
Feitelijk is veel van wat nu is uitgeschreven, inhoudelijk niet nieuw. Maar omdat de gemeentelijke verordeningen vaak naar andere regelingen verwijzen, is niet altijd even helder welke regels er gelden. Bovendien kunnen de regels per gemeente verschillen. Door nu alle bepalingen uit te schrijven, is het besluit omvangrijk, maar biedt het wel de noodzakelijke duidelijkheid. En omdat het om landelijk uniforme regels gaat, wordt een einde gemaakt aan een veelheid van lokale regelingen.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt
Iedereen die betrokken is bij het in georganiseerd verband gebruiken van plaatsen kan te maken krijgen met dit besluit:
- burgers of bedrijven die een evenement organiseren
- recreatieondernemers
- gemeentebesturen, die een verantwoordelijkheid hebben voor de veiligheid in de gemeente
- veiligheidsregio's /de brandweer
- bedrijven die bijvoorbeeld tenten of tijdelijke tribunes leveren voor evenementen.



Tijdens kampen wordt er gekookt in tenten op gas

Verwachte effecten van de regeling
Het besluit beoogt meer helderheid en uniformiteit te bieden, zodat er een bruikbaar kader ontstaat voor burger, bestuur en bedrijfsleven.

Op welke onderdelen van de regeling wordt een reactie gevraagd
Op alle onderdelen van het ontwerpbesluit en de toelichting is commentaar welkom. Uw reactie op deze consultatie was tot 17 september 2015 invullen.
Medewerkers van het ministerie van Veiligheid en Justitie zullen alle opmerkingen zorgvuldig bekijken, en waar mogelijk gebruiken om het ontwerpbesluit te verbeteren.

De conceptregeling, de toelichting op de conceptregeling en de 17 openbare reacties zijn te downloaden via https://www.internetconsultatie.nl/brandveiligheid.

Hieronder enkele artikelen uit de conceptregeling.
Voor de volledige integrale tekst wordt naar bovenstaande website verwezen.

Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen lid 2
flessengasinstallatie: installatie ten behoeve van distributie van gas uit flessen;
jachthaven: haven met de daarbij behorende grond, waar overwegend gelegenheid wordt gegeven voor het aanleggen, afmeren of afgemeerd houden van pleziervaartuigen;
kampeermiddel: tijdelijke constructie die geheel of ten dele is bestemd voor recreatief nachtverblijf;
ligplaats: plaats voor het afgemeerd houden van een pleziervaartuig;
pleziervaartuig: schip, bestemd of gebruikt voor sport of vrijetijdsbesteding, ongeacht het type en de wijze van voortstuwing;
verbrandingstoestel: een toestel dat gebruik maakt van verbranding voor het opwekken van warmte;

Artikel 2.1 Gebruiksvergunningplicht
Het is verboden om zonder of in afwijking van een gebruiksvergunning van het bevoegd gezag:
a. een plaats of een gedeelte van een plaats in gebruik te nemen of te gebruiken indien daarin bedrijfsmatig of in het kader van verzorging nachtverblijf wordt verschaft aan meer dan tien personen;
b. een plaats of een gedeelte van een plaats in gebruik te nemen of te gebruiken indien daarin dagverblijf wordt verschaft aan:
1°. meer dan tien personen jonger dan 12 jaar, of
2°. meer dan tien lichamelijk of verstandelijk gehandicapte personen.

Artikel 2.1 Gebruiksmeldingplicht
1. Het is verboden om zonder of in afwijking van een gebruiksmelding bij het bevoegd gezag een plaats of een gedeelte van een plaats in gebruik te nemen of te gebruiken indien:
a. daarin georganiseerd meer dan vijftig personen tegelijk aanwezig zullen zijn, of
b. toepassing is gegeven aan artikel 1.4 in verband met een in hoofdstuk 3 tot en met 5 gegeven voorschrift.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op het in gebruik nemen of gebruiken van een plaats of een gedeelte van een plaats waarvoor een gebruiksvergunning is vereist.

Artikel 3.4 Afmeren pleziervaartuig
1. Aan elkaar afgemeerde pleziervaartuigen liggen niet meer dan 20 m van de walkant of steiger.
2. Een afgemeerd pleziervaartuig kan in geval van brand zodanig worden vrijgegeven dat er ten minste 5 m afstand kan worden genomen van de brandhaard.

Artikel 3.3 Opstelling gasflessen
1. De ruimte waarin een of meer gasflessen voor gebruik opgesteld staan, is, tenzij het een kampeertent betreft, op de buitenlucht geventileerd door middel van een of meer, niet afsluitbare ventilatieopeningen, waarvan de grootte en de positie zijn afgestemd op de hoeveelheid en de eigenschappen van het gebruikte gas.
2. De plek waarin een of meer gasflessen voor gebruik opgesteld staan in pleziervaartuigen en in andere kampeermiddelen dan kampeertenten, is gasdicht gescheiden van de verblijfsruimte.

Artikel 3.4 Brandstoftank
Een brandstoftank voldoet aan de eisen die zijn opgenomen in deel 30 van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen.

Artikel 3.1 Aansturingsartikel
1. Een object met een opstelplaats voor een verbrandingstoestel heeft zodanige voorzieningen voor de toevoer van verbrandingslucht en de afvoer van rookgas, dat een voor de gezondheid nadelige kwaliteit van de binnenlucht wordt voorkomen.
2. Aan het eerste lid wordt voldaan door toepassing van de voorschriften in deze paragraaf.

Artikel 3.2 Aanwezigheid toevoer van verbrandingslucht en afvoer van rookgas
Een ruimte met een opstelplaats voor een verbrandingstoestel heeft voorzieningen voor de toevoer van verbrandingslucht en de afvoer van rookgas.
Een opstelplaats voor een kooktoestel met een nominale belasting van niet meer dan 15 kW, gelegen in een verblijfsruimte, blijft hierbij buiten beschouwing.

Artikel 3.3 Aantal vluchtroutes
1. Een ruimte of een gebied heeft, indien bestemd voor meer dan vijftig personen, ten minste twee uitgangen waardoor een vluchtroute loopt, met een onderlinge afstand van ten minste 5 m.
2. Buiten het brandcompartiment waarin de in het eerste lid bedoelde tweede vluchtroute begint, voeren de twee vluchtroutes niet over dezelfde route.
3. In afwijking van het eerste lid heeft een ligplaats ten minste een vluchtroute.

Artikel 4.2 Voorziening voor elektriciteit
Een voorziening voor elektriciteit voldoet aan NEN 1010.

Artikel 4.2 Gasopslag en -installaties
1. Een opslagvoorziening voor brandgevaarlijk gas is afgesloten voor onbevoegden.
2. Voor een verbruikstoestel met toebehoren voor brandgevaarlijke stoffen gelden de volgende voorschriften:
a. de in het verbruikstoestel en toebehoren toegepaste brandstof is overeenkomstig de technische specificaties van de leverancier van het toestel;
b. de verbinding tussen een brandstoftank en verbruikstoestel bestaat uit een deugdelijke samenstelling van slangen of leidingen en aansluitingen;
c. de verbinding tussen een brandstoftank en verbruikstoestel verkeert in goede staat van onderhoud, is niet uitgedroogd, vertoont geen andere beschadigingen en is niet ouder dan tien jaar of dan het aantal jaren dat volgens de productspecificatie als levensduur kan worden aangehouden;
d. een verbruikstoestel en toebehoren verkeren in goede staat van onderhoud en zijn niet beschadigd, en
e. een brandstoftank en een verbrandingstoestel zijn stabiel opgesteld.
3. Een verbrandingstoestel of een brandstoftank staat niet in een vluchtroute.
4. Bij een verbruikstoestel zijn de toepasselijke specificaties voor het installeren vanwege de leverancier aanwezig.
5. De LPG-installaties voor gebruik anders dan voor de aandrijving van motorvoertuigen voldoen aan de NEN-EN 1949.
6. Bij ministeriële regeling kunnen nadere voorschriften worden gesteld aan LPG-installaties, anders dan voor de aandrijving van motorvoertuigen, en de kwaliteitsborging daarvan.

Artikel 4.2 Branddetectie
1. Degene die het gebruik van een plaats met een of meer verblijfsruimten organiseert, treft maatregelen voor het tijdig ontdekken van brand op die plaats indien op die plaats:
a. meer dan vijftig personen tegelijk aanwezig kunnen zijn;
b. bedrijfsmatig of in het kader van verzorging nachtverblijf kan worden verschaft aan meer dan tien personen;
c. dagverblijf kan worden verschaft aan:
1°. meer dan tien personen jonger dan 12 jaar, of
2°. meer dan tien lichamelijk of verstandelijk gehandicapte personen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op de ligplaatsen in een jachthaven of op een tentenkamp.

Artikel 4.4 Vluchtrouteaanduidingen
1. Een verblijfsruimte voor meer dan vijftig personen en een ruimte waardoor een vluchtroute uit die verblijfsruimte voert, heeft een vluchtrouteaanduiding die voldoet aan NEN 6088 en aan de zichtbaarheidseisen, bedoeld in de artikelen 5.2 tot en met 5.6 van NEN-EN 1838.

Artikel 4.5 Doorgangen in vluchtroutes
1. Een beweegbaar deel in een doorgang in een vluchtroute opent niet tegen de vluchtrichting in indien meer dan 37 personen op die doorgang zijn aangewezen.

Artikel 4.3 Blusmiddelen
1. Op een plaats zijn voldoende brandblusmiddelen aanwezig om een beginnende brand te bestrijden.
2. In de directe nabijheid van een opslag voor brandbare goederen of een toestel of installatie voor koken, bakken, braden of frituren is een blusmiddel aanwezig.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1.7, eerste lid, wordt ten minste eenmaal per twee jaar overeenkomstig NEN 2559, NEN 2659 en NEN-EN 671-3 op adequate wijze het nodige onderhoud aan een bij of krachtens de wet voorgeschreven draagbaar blusmiddel, verrijdbaar



blusmiddel of slangsysteem verricht en de goede werking ervan gecontroleerd. De in NEN 2559, NEN 2659 en NEN-EN 671-3 voorgeschreven onderhoudsfrequenties zijn hier niet van toepassing.

Artikel 4.3 Bereikbaarheid objecten voor hulpdiensten
1. Tussen de openbare weg en ten minste een toegang van een object met een verblijfsruimte ligt een verbindingsweg die geschikt is voor voertuigen van de brandweer en andere hulpdiensten.
2. Het eerste lid is niet van toepassing:
a. op een object met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² dan wel meerdere objecten met een gezamenlijke oppervlakte van maximaal 500 m2;
b. indien de toegang tot het object op ten hoogste 10 m van een openbare weg ligt, of
c. indien de aard, de ligging of het gebruik van het object naar het oordeel van het bevoegd gezag geen verbindingsweg als bedoeld in het eerste lid vereist.
5. Hekwerken die een verbindingsweg als bedoeld in het eerste lid afsluiten, kunnen door hulpdiensten snel en gemakkelijk worden geopend of worden ontsloten met een systeem dat in overleg met de brandweer is bepaald.

Artikel 4.4 Opstelplaatsen voor brandweervoertuigen
1. Bij een object met een verblijfsruimte zijn zodanige opstelplaatsen voor brandweervoertuigen dat een doeltreffende verbinding tussen die voertuigen en de bluswatervoorziening kan worden gelegd.
2. Het eerste lid is niet van toepassing:
a. op een object met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m², of
b. indien de aard, de ligging of het gebruik van het object naar het oordeel van het bevoegd gezag geen opstelplaatsen als bedoeld in het eerste lid vereist.
3. De afstand tussen een opstelplaats als bedoeld in het eerste lid en een brandweeringang als bedoeld in artikel 4.24 is ten hoogste 40 m.
4. In afwijking van het derde lid bedraagt de afstand tussen een opstelplaats als bedoeld in het eerste lid en:
a. een ligplaats ten hoogste 320 m;
b. een plek op een tentenkamp ten hoogste 320 m.

Artikel 5.2 Roken en open vuur
1. Het is verboden te roken of open vuur te hebben:
a. in een ruimte die is bestemd voor de opslag van een brandgevaarlijke stof;
b. bij het verrichten van een handeling die het uitstromen van een brandgevaarlijke stof kan veroorzaken;
c. bij het vullen van een brandstofreservoir met een brandgevaarlijke stof, of
d. op andere gedeelten van de plaats waarvoor dit is aangegeven.
2. Open vuur wordt op een veilige manier toegepast.
3. Het in het eerste lid bedoelde verbod wordt goed zichtbaar aangegeven door het aanbrengen van een gestandaardiseerd symbool overeenkomstig NEN 3011.

Artikel 5.4 Aankleding
1. Aankleding in een verblijfsruimte levert geen brandgevaar op.
2. Aan de in het eerste lid gestelde eis wordt voldaan indien de aankleding:
a. een ondergeschikte bijdrage aan het brandgevaar levert;
b. onbrandbaar is, bepaald volgens NEN 6064;
c. voldoet aan brandklasse A1 als bedoeld in NEN-EN 13501-1;
d. voldoet aan de eisen voor constructieonderdelen als bedoeld in paragraaf 3.6, of
e. een navlamduur heeft van ten hoogste 15 seconden en een nagloeiduur van ten hoogste 60 seconden.
3. In afwijking van het tweede lid, aanhef en onder e, levert aankleding in een verblijfsruimte voor het verblijven van meer dan vijftig personen brandgevaar op indien:
a. de aankleding zich bevindt boven een gedeelte van de vloer waar personen aanwezig kunnen zijn;
b. de verticale vrije ruimte tussen de vloer en de aankleding minder dan 2,5 m is, en
c. de aankleding niet direct op de vloer, trap of hellingbaan is aangebracht.



Volgens het voorstel mogen pleziervaartuigen maximaal 20 meter van de wal of de steiger af liggen (art. 3.4)

Artikel 5.6 Brandgevaarlijke stoffen
1. In, op of nabij een object is geen brandgevaarlijke stof als bedoeld in tabel 5.6 aanwezig.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien:
a. de in tabel 5.6 aangegeven toegestane hoeveelheid per stof niet wordt overschreden, met dien verstande dat de totale toegestane gezamenlijk opgestelde hoeveelheid stoffen 100 kilogram of liter is;
b. de stof deugdelijk is verpakt, waarbij:
1°. de verpakking tegen normale behandeling bestand is;
2°. de verpakking is voorzien van een adequate gevaarsaanduiding, en
3°. geen inhoud onvoorzien uit de verpakking kan ontsnappen, en
c. de stof wordt gebruikt met inachtneming van de op de verpakking aangegeven gevaarsaanduidingen.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op:
a. brandstof in het reservoir van een verbrandingsmotor;
b. brandstof in een verlichtings-, een verwarmings- of een ander warmteontwikkelend toestel;
c. voor consumptie bestemde alcoholhoudende dranken;

d. gezamenlijk opgestelde gasflessen tot een totale waterinhoud van 125 liter;
e. dieselolie, gasolie of lichte stookolie met een vlampunt tussen de 61 °C en 100 °C tot een gezamenlijk opgestelde totale hoeveelheid van 1.000 liter, en
f. brandgevaarlijke stoffen voor zover de aanwezigheid daarvan bij of krachtens de Wet milieubeheer of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is toegestaan.
4. Bij het berekenen van een toegestane hoeveelheid als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, wordt een aangebroken verpakking als een volle meegerekend.
5. In afwijking van het derde lid, onderdeel e, is de aanwezigheid van meer dan 1.000 liter van een in dat onderdeel bedoelde oliesoort toegestaan indien de wijze van opslag en gebruik daarvan zodanig is dat het ontstaan van een brandgevaarlijke situatie en de ontwikkeling van brand naar het oordeel van het bevoegd gezag voldoende worden voorkomen.

Artikel 5.9 Veilig gebruik verbrandingstoestel
1. Een verbrandingstoestel wordt uitsluitend gebruikt indien:
a. de voorziening voor toevoer van verbrandingslucht en de voorziening voor afvoer van rookgas niet afgesloten zijn;
b. de capaciteit van de voorziening voor toevoer van verbrandingslucht, van de voorziening voor afvoer van rookgas en van de daarop aangesloten aansluitleidingen, niet kleiner zijn dan de voor het adequaat functioneren van het verbrandingstoestel noodzakelijke capaciteit;
c. de opstelling van het verbrandingstoestel met inbegrip van een aansluitleiding tussen het toestel en de voorziening voor de afvoer van rookgas brandveilig is;
d. de voorziening voor afvoer van rookgas doeltreffend gereinigd is, en
e. het verbrandingstoestel met een aansluitmogelijkheid op een voorziening voor afvoer van rookgas adequaat op de voorziening aangesloten is.
2. Van een brandveilige opstelling als bedoeld in het eerste lid, onder c, is sprake indien de opstelling brandveilig is, bepaald volgens NEN 3028.

Artikel 5.10 Veilig gebruik installaties
1. Toestellen en installaties worden uitsluitend door een deskundig persoon gerepareerd of veranderd.

Artikel 5.11 Stalling voertuigen of pleziervaartuigen
Tijdens de stalling van voertuigen of pleziervaartuigen is het niet toegestaan om:
a. gasflessen en losse brandstoftanks in het voer- of pleziervaartuig achter te laten;
b. de verwarming van het voer- of pleziervaartuig te gebruiken zonder direct toezicht, en
c. werkzaamheden aan, op of in het voer- of pleziervaartuig te verrichten of te laten verrichten buiten de daartoe aangewezen plek.

Artikel 5.6 Voorkomen van hinder bij vluchten
Kabels, slangen en leidingen in vluchtroutes zijn zodanig opgehangen, afgeplakt of onder matten weggeborgen dat personen er tijdens het vluchten niet door gehinderd worden.

Hieronder enkele stukken tekst uit de toelichting

Veel van de regels in dit besluit hebben uitsluitend betrekking op plaatsen waar - kort gezegd - groepen mensen bij elkaar zijn gebracht. In beginsel is iedereen zelf verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid, maar zou op dergelijke plaatsen brand uitbreken, dan vormt die omstandigheid een extra risico, en daarmee een rechtvaardiging om ten aanzien van het brandveilig gebruik van dergelijke plaatsen regels te stellen.

Dit besluit bevat regels die voorheen te vinden waren in de gemeentelijke brandbeveiligingsverordeningen, die veelal zijn geschoeid op de leest van de desbetreffende modelverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). De modelverordening bracht weliswaar enige stroomlijning, maar er bleef lokaal een veelheid aan verschillende bepalingen bestaan - inherent aan een decentrale aanpak waarbij nu 393 gemeenten eigen regels kunnen formuleren.

Dit besluit beoogt:
a. een eind te maken aan onnodige lokale verschillen en zo de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid te bevorderen,
b. helderheid te bieden door uit te schrijven welke regels voor welke situatie gelden,
c. toegespitste regels te geven die niet zwaarder zijn dan nodig, en
d. de administratieve lasten voor bedrijven te beperken.

Aan bouwwerken aansluitende open erven en terreinen vallen onder de werking van het Bouwbesluit (zie hoofdstuk 7 van dat besluit), hoewel daarop - per definitie - geen bouwwerken staan. Kenmerkend voor die terreinen en erven is dat zij direct zijn gelegen bij een hoofdgebouw, en in feitelijk opzicht zijn ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw. Kampeerterreinen en jachthavens vallen in beginsel wel onder het onderhavige besluit: zo er al sprake is van een hoofdgebouw, is de camping of de jachthaven immers niet ten dienste daarvan ingericht. Op het gebouw als zodanig, dat een bouwwerk is, is het Bouwbesluit 2012 vanzelfsprekend wel van toepassing.

Het gebruik van Nederlandse en Europese normen (NEN en NEN-EN)
Er wordt op diverse plaatsen in dit besluit verwezen naar normalisatie-normen, vooral: NEN of NEN-EN.
Zie voor een uitleg de artikelsgewijze toelichting bij artikel 1, tweede lid. Het verwijzen naar dergelijke normen past bij de achterliggende gedachte van uniformiteit.
Deze normen hebben hun waarde in de praktijk bewezen, en zijn doorgaans goed bekend bij degenen die ze moeten toepassen, doordat vertegenwoordigers uit betrokken branches nauw betrokken zijn bij het opstellen ervan.
Hoewel veel van deze normen niet primair toegesneden zijn op de plaatsen waarop dit besluit betrekking heeft, kunnen zij daarop wel (overeenkomstig) toegepast worden.

Toezicht en handhaving
Ingevolge de Wet veiligheidsregio's is het college van burgemeester en wethouders belast met de organisatie van

de brandweerzorg. Daaronder valt onder meer het voorkomen van brand en het beperken van brandgevaar.

Jachthaven

Het aanleggen, afmeren of afgemeerd houden in een jachthaven kan aan een of meer steiger(s) of kade(s) geschieden. Buiten het vaarseizoen kunnen de boten er vaak ook gestald worden. In de meeste gevallen houdt een havenmeester toezicht op de jachthaven. Het begrip is opgenomen omdat in het besluit op enkele plaatsen voor jachthavens een afwijkende regeling geldt.
Bij een jachthaven zijn vaak voorzieningen zoals douches en toiletten. Ook is er in veel gevallen een winkeltje waar scheepvaartbenodigdheden of een beperkt assortiment levensmiddelen gekocht kunnen worden.
Deze voorzieningen zullen meestal bouwwerken zijn, waarop het Bouwbesluit van toepassing is. Steigers die voor langdurig of permanent gebruik worden aangelegd vallen ook onder het Bouwbesluit. Steigers die tijdelijk worden aangebracht, bijvoorbeeld voor een wedstrijd of om tijdelijk extra capaciteit te realiseren, vallen niet onder het Bouwbesluit, maar onder dit besluit.
Loodsen in, op of bij de jachthaven zullen vrijwel altijd vallen onder het Bouwbesluit. Dit is ook het geval met zogenoemde botenhuizen, botenloodsen of waterloodsen waar een boot naar binnen kan varen ter stalling.
Een stalling buiten het water in de open lucht zal vrijwel altijd vallen onder dit besluit. Als boten na het varen droog op de wal worden gestald, dan is er geen sprake van een bouwwerk. Worden de boten gestald in permanente of langdurig opgestelde stellages, dan zijn die stellages 'bouwwerken geen gebouw zijnde' en vallen zij daarmee onder het Bouwbesluit.

Kampeermiddel

Voorbeelden van kampeermiddelen zijn een kampeertent, een tentwagen, een kampeerauto of (sta)caravan dan wel enig ander onderkomen of (gewezen) voertuig of gedeelte daarvan. Een kampeermiddel als bedoeld in dit besluit is geen object en geen bouwwerk.
Vakantiehuizen, recreatiewoningen en dergelijke zijn bouwwerken, en vallen dus niet onder de werking van dit besluit.
Kampeermiddelen voor recreatief nachtverblijf moeten worden onderscheiden van bijvoorbeeld woonwagens die een woonfunctie hebben en daarmee onder het Bouwbesluit vallen. Een pleziervaartuig kan gebruikt worden voor recreatief nachtverblijf, maar het blijft een vaartuig.

Ligplaats

Met ligplaats wordt geduid op een oppervlakte water met een bepaalde lengte, breedte en diepgang, geschikt voor het neerleggen en afmeren van een pleziervaartuig.
Met 'afmeren' wordt bedoeld dat het pleziervaartuig wordt vastgemaakt aan de kant, aan een meerpaal of aan een ander pleziervaartuig. De ligplaats kan zich bevinden in een (deel van een) haven met aanlegsteigers of in een (deel van een) haven zonder steigers (zoals in een komhaven, veelal een bassin of kademuur gesitueerd in of nabij het stadscentrum met geen of weinig steigers of ligboxen). De ligplaats kan zich ook bevinden op een andere willekeurige plek in water.

Pleziervaartuig

Een pleziervaartuig wordt onderscheiden van een schip dat bestemd is of gebruikt wordt voor beroep of bedrijf.
De zinsnede over typen en wijze van voortstuwing geeft aan dat het zowel over roei-, zeil- als motorschepen kan gaan en dat de afmetingen van het schip voor dit besluit niet van belang zijn.

Artikel 3.26 Afmeren pleziervaartuig

Artikel 3.26 ziet op een specifieke situatie: indien vaartuigen naast elkaar in een cluster liggen afgemeerd, kan uitbreiding van de brand redelijk makkelijk geschieden. Tegelijkertijd kan het moeilijk zijn het vaartuig te bereiken om het te blussen. De grens van 20 meter zorgt ervoor dat er een beperking is aan het aantal boten in een cluster.
Zo worden niet teveel vaartuigen bedreigd door de overslag van brand. Tevens kan zo het brandende vaartuig bereikt worden om te blussen: enerzijds kan erheen geklauterd worden met kleine blusmiddelen zolang dat nog zinvol is, anderzijds kan de brandweer vanaf de kant, kade of steiger met een brandslang spuiten.
Het tweede lid verwijst naar de beste manier om brandoverslag te voorkomen bij vaartuigen die tegen elkaar aanliggen: het losmaken en verplaatsen van de andere vaartuigen in de nabijheid van de brandhaard of het brandende vaartuig. Indien minstens 5 meter afstand kan worden genomen van de brandhaard, zal het vaartuig waarschijnlijk zelf niet in brand raken. Pleziervaartuigen waarop of waarnaast recreatief overnacht wordt, mogen dus niet onlosmakelijk met sloten aan de kant verbonden zijn.
De waarde van 5 meter komt overeen met de bij de bepaling van wbdbo gekozen waarden in artikel 3.27 (30 minuten wbdbo). De wbdbo-waarde hoeft overigens niet standaard tussen twee vaartuigen gerealiseerd te worden. Het artikel biedt uiteraard geen garantie op behoud van vaartuigen, want er kunnen zich omstandigheden voordoen die ondanks de afstand voor gevaar kunnen zorgen, zoals: gasflessen aan boord of hevige wind.

Artikel 5.11 Stalling voertuigen of pleziervaartuigen

In dit artikel staan de voorwaarden voor de stalling van voertuigen of pleziervaartuigen beschreven.
Het gaat daarbij om de stalling buiten een bouwwerk of een erf dat direct bij een bouwwerk hoort (want het bouwwerk en een erf bij een bouwwerk zijn in het Bouwbesluit beschreven). Het kan gaan om kortdurende stalling, maar zal vaak ook langduriger stalling betreffen.
Een vaak voorkomend voorbeeld is de stalling van boten op de kant gedurende het winterseizoen.
Bij deze stalling worden voertuigen of pleziervaartuigen vaak dicht op of boven elkaar geplaatst. Tevens kan er langere tijd minder toezicht zijn. Daarom zijn aanvullende voorwaarden gesteld naast de vrijstelling van artikel 5.6, derde lid (vrijstelling voor de brandstof in het reservoir van een verbrandingsmotor).
Onderdeel a bepaalt dat bij stalling gasflessen en losse brandstoftanks uit het voertuig of pleziervaartuig moeten worden verwijderd. Daardoor leveren de voer- of pleziervaartuigen in opslag minder gevaar voor branddoorslag of brandoverslag. Indien de gasflessen en brandstoftanks elders op de stallingslocatie bewaard worden, gelden daarvoor de regels voor de opslag van die

(gevaarlijke) stoffen en bij grotere hoeveelheden de milieuwetgeving.
Vaste brandstoftanks kunnen uiteraard in het voertuig of pleziervaartuig blijven zitten. Het risico dat die veroorzaken wordt ingecalculeerd bij de plaatsing in de stalling.
Er wordt in dit artikel geen onderscheid gemaakt tussen de vloeistoffen in de brandstoftanks, zoals benzine en diesel, hoewel de gevaarzetting daarvan kan verschillen.
Bij een voertuig of pleziervaartuig met vaste brandstoftank kan de beheerder van een stalling eigen voorwaarden stellen ten aanzien van de aanwezigheid van brandstof in een voertuig of pleziervaartuig met vaste brandstoftank en ten aanzien van de plaats in de stalling.
Omdat verwarming zonder toezicht als een potentieel risico voor de brandveiligheid wordt gezien, bepaalt onderdeel b dat de verwarming van het voertuig of pleziervaartuig in opslag niet zonder toezicht gebruikt mag worden.
Onderdeel c stelt dat als de beheerder van een stalling aanwijzingen heeft gegeven over welke werkzaamheden aan, op of in het voer- of vaartuig op welke plek mogen geschieden, deze aanwijzingen moeten worden opgevolgd.

Op dit nieuwe ontwerpbesluit is door een aantal organisaties die van belang zijn voor pleziervaartuigen gereageerd:
- Brandweer Nederland (32 pagina's)
- Recron (1 pagina)
- Hiswa vereniging (10 pagina's)
- Watersportverbond (1 pagina)

Enkele opvallende passages uit de reactie van de Hiswa Vereniging (niet geheel overgenomen):

<u>Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen</u>
Object: de definitie van object sluit een pleziervaartuig (particulier of beroepsmatig) niet uit.
Zie ook pagina 9 van de toelichting op het besluit.
Voor pleziervaartuigen geldt sinds 1996 een Europese Richtlijn die betrekking heeft op de veiligheid, te weten de Recreational Craft Directive. De richtlijn is onlangs herzien en wordt momenteel verwerkt door het Ministerie van I&M in een nieuwe versie van de Wet Pleziervaartuigen.
Daar staan al constructieve eisen in. Stapeling van regels die tegengesteld zijn moet worden voorkomen.
Gelet op het feit dat er in de andere artikelen nadere eisen worden gesteld aan objecten die voor pleziervaartuigen niet van toepassing kunnen zijn verzoeken wij in het besluit en in de toelichting om verduidelijking en uitsluiting van pleziervaartuigen.

Flessengasinstallatie: deze tekst is, afhankelijk van de interpretatie, van toepassing op de installatie aan boord van vaartuigen. Met verwijzing naar de opmerkingen over artikel 3.30, is het op zichzelf merkwaardig dat bij deze definitie de gasverbruikstoestellen zijn uitgezonderd.
Dit ligt voor pleziervaartuigen niet in lijn met de reeds bestaande Wet Pleziervaartuigen en de daarbij (geharmoniseerde!) ISO EN 10239 norm.
Een goede flessengasinstallatie met een slecht verbruikstoestel heeft dezelfde risicokenmerken als een slechte flessengasinstallatie.

Jachthaven: op pagina 13 in de toelichting wordt gesproken over het stallen van boten. Als boten op de wal worden gestald is er geen sprake van een bouwwerk.
Als boten langdurig of permanent worden opgesteld in stellages is er wel sprake van een bouwwerk geen gebouw zijnde en vallen daarmee onder het bouwbesluit.
Boten worden vaak gestald op een bok. In onze opinie is er dan geen sprake van een stellage. Vaak worden kleine boten en kano's opgeslagen in een kleine stelling (2 of 3 boven elkaar). Om dan te spreken van een bouwwerk achten wij disproportioneel. Verzoek is om 'stellage' nader te specificeren.

Ligplaats: in de toelichting op pagina 12 wordt gesteld dat een ligplaats zich ook kan bevinden op een andere willekeurige plek in het water. Wat wordt daarmee bedoeld? Verzoek om verduidelijking van 'een andere willekeurige plek in het water'.

<u>Artikel 2.8 Gebruiksmeldingsplicht</u>
In een haven kunnen meer dan 50 personen aanwezig zijn. De vraag is of er het aanbieden van lig- en bergplaatsen sprake is van een georganiseerd karakter. Wij zijn van mening dat het verstrekken van lig- en bergplaatsen een meldingsplicht betreft en niet een gebruiksvergunningplicht.

<u>Artikel 3.9 Voorziening bij hoogteverschil</u>
Dit artikel is niet van toepassing voor zover de vluchtroute over pleziervaartuigen voert. Soms liggen pleziervaartuigen afgemeerd aan bedrijfsmatig gebruikte vaartuigen zoals kleine binnenvaartschepen, schepen van de zeilende beroepsvaart (charterschepen) etc.. In de toelichting wordt op diverse plaatsen weer gesproken over boten.
Aangezien dit besluit ook betrekking heeft op havens en zeehavens voor beroepsvaartuigen en aangezien in sommige havens en jachthavens ook wel eens een mix te vinden is van beide type vaartuigen is een begripsomschrijving noodzakelijk.
Verzoek om begripsomschrijving van vaartuigen, boten, schepen en pleziervaartuigen.

<u>Artikel 3.26 Afmeren pleziervaartuigen</u>
Hier wordt gesproken over pleziervaartuigen.
In de toelichting op pagina 33 wordt gesproken over vaartuigen. Er kan een mix zijn van pleziervaartuigen en beroepsvaartuigen. We verwijzen naar onze opmerkingen m.b.t. artikel 3.9. Verzoek om begripsomschrijving van vaartuigen, boten, schepen en pleziervaartuigen.

<u>Artikel 3.30 Opstelling van gasflessen</u>
Hier wordt de eis gesteld dat de plek waarin gasflessen voor gebruik zijn opgesteld in een pleziervaartuig (alle pleziervaartuigen dus) gasdicht is gescheiden van de verblijfsruimte.
- Een kajuitjacht heeft op vele plaatsen ventilatieopeningen in de verblijfsruimte. Dat impliceert dat de gasfles in een gasdichte bun moet worden opgesteld;
- Een open pleziervaartuig zoals een sloep is soms voor 20 tot 70% overkapt en er wordt soms gebruik gemaakt van kleine gasflessen of gascontainers. De vraag is in welke mate een overkapping voldoet aan de definitie van verblijfsruimte;

- Ook wordt aan boord in de open lucht gebruik gemaakt van gasbarbecue 's en dan is de verblijfsruimte (kajuit) meestal niet afgesloten;
- De vraag is ook of kleine gascontainers gelijk worden gesteld aan (grote) gasflessen.
Deze eis betekent een aanzienlijke verzwaring voor de houders van pleziervaartuigen. Dat impliceert bijna een verplichte Gaskeuring. Naar schatting zullen ruim 100 duizend eigenaren van pleziervaartuigen moeten investeren in een nieuwe gasinstallatie. Handhaving is voor de eigenaar van de inrichting / de jachthaven niet uitvoerbaar en kan ook niet aansprakelijk worden gesteld.
Verzoek: met verwijzing naar lid 1, het gebruik van gasflessen op open (plezier)vaartuigen of in de kuip van een kajuitvaartuig gelijkstellen aan kampeertent.
Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel en de zwaarte van de eis afwegen op nut en noodzaak.
Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Par. 3.9 Toevoer van verbrandingslucht en afvoer van rookgas

In dit artikel wordt permanente toevoer van verbrandingslucht en afvoer van rookgas geregeld.
Voor zover dit artikel ook betrekking heeft op gas- en olie-installaties aan boord van pleziervaartuigen, met verwijzing naar de opmerkingen over artikel 3.30, zijn aan boord deze toe- en afvoeren niet altijd permanent aangebracht. Ook worden vaartuigen in winterperioden vaak overkapt, waardoor de aanwezige toe- en afvoeren niet uitkomen op de open lucht. Naar onze mening volstaat artikel 5.9 reeds, waarin het gebruik is gereguleerd. Voor dit artikel verzoeken wij (primair) pleziervaartuigen uit te zonderen, dan wel(secundair) toe te voegen dat indien deze toe- en afvoer niet permanent zijn aangebracht, een waarschuwing moet zijn aangebracht in de vorm van geschreven tekst. Wij verwijzen hiervoor naar eerder genoemde ISO EN 10239.

Artikel 3.3.6 Vluchtroutes

In lid 3 wordt geëist dat een ligplaats ten minste één vluchtroute heeft. In de toelichting van begripsomschrijving ligplaats (zie toelichting pagina 12) wordt gesteld dat een ligplaats zich ook kan bevinden op een andere willekeurige plek in het water (buiten het steigercomplex).
Zie opmerking bij artikel 1.1. Verzoek om het water ook als vluchtroute aan te merken mits de wal binnen redelijke afstand bereikbaar is. Watersporters beschikken over persoonlijke reddingsmiddelen aan boord van het vaartuig.

Artikel 4.17 Doorgangen in vluchtroute

Een beweegbaar deel in een doorgang in een vluchtroute opent niet tegen de vluchtrichting indien meer dan 37 personen op die doorgang zijn aangewezen. Met andere woorden een hekwerk aan het einde van en steiger dient niet tegen de vluchtrichting in te gaan bij een calamiteit zoals brand bij meer dan ongeveer 15 ligplaatsen.
Verzoek: een passende overgangsregeling aangezien de doorgang in de vluchtroute van een steigercomplex tevens de enige en dus reguliere ingang is die juist veelal naar het steigercomplex toe open gaat uit veiligheidsoverwegingen: inbraakpreventie of vanwege de hellingshoek van de hoge kade naar de steiger voor personen met bagagewagens.

Artikel 4.2.1 Blusmiddelen

In lid 2 wordt gesteld dat er blusmiddelen moeten zijn in de onmiddellijke nabijheid van een toestel voor koken.
In een jachthaven met overwegend kajuitjachten zijn er honderden kooktoestellen aan boord. De houders van pleziervaartuigen beschikken zelf over blusmiddelen en branddekens aan boord. De handhaving op de aanwezigheid door de exploitant van de inrichting / jachthaven is niet uitvoerbaar. Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel. Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Artikel 4.24 Brandweeringang

Artikel 4.26 Opstelplaatsen voor brandweervoertuigen
Deze eis vergt voor vele tientallen zo niet honderden jachthavens in Nederland een aanzienlijk investering in overbodige dure een vaak technisch onhaalbare blusvoorzieningen zoals een droge blusleiding in een per definitie toch al waterrijke omgeving. Er kan juist in een jachthaven prima met mobiele blusinstallaties en pompen worden gewerkt in een jachthaven. Bij een calamiteit in een jachthaven is het gebruikelijk dat de brandweer mobiele pompen meeneemt en gebruikt. In veel havenrijke gebieden zijn er ook brandweerboten en afspraken met de havenexploitant. Tevens stelt Artikel 3.26 'Afmeren Pleziervaartuigen' al nadere en specifieke eisen met betrekking tot het vrijgeven van vaartuigen in een ligplaats nabij een brandhaard om uitbreiding te voorkomen.
Verzoek is het artikel te herzien en op te nemen dat er geen eis wordt gesteld aan de maximale afstand tot ligplaatsen. Deze eist staat niet in verhouding tot het risico in het natte jachthavengedeelte.

Artikel 5.6 Brandgevaarlijke stoffen

In dit artikel worden limieten gesteld aan aanwezig brandgevaarlijke stoffen. Aan boord van pleziervaartuigen zijn soms grotere bunkers mogelijk dan genoemde 1.000 liter, zonder Milieuvergunning. Vraag is of lid 3a daarvoor volstaat. Tevens is het voeren van een bunkerstation met voornamelijk dieselolie toegestaan krachtens het Activiteitenbesluit Milieubeheer, zonder dat daarvoor een Milieuvergunning noodzakelijk is. Dat lijkt door dit artikel niet meer mogelijk. Verzoek is dit artikel te herzien en aan te passen aan reeds geldende regelgeving en praktijk.

Artikel 5.9 en 5.10 Veilig gebruik verbrandingstoestel en installaties

Deze paragraaf stelt een redelijk uitgebreide set regels aan de houders van kampeermiddelen en pleziervaartuigen.
Verzoek: stilstaan bij de interpretatie, uitwerking, handhaafbaarheid en gevolgen van dit artikel. Zie ook opmerkingen bij paragraaf 3.8 en 4.3.
Duidelijk onderscheid maken tussen de eisen die worden

gesteld, de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de ondernemer/ exploitant en de eigen verantwoordelijkheid van de particulier.

Nieuwe Europese richtlijn voor pleziervaartuigen vanaf januari 2016

De European Boating Industry en ICOMIA kondigen de nieuwe vertaling van de EU richtlijn voor pleziervaartuigen aan die nu ook verkrijgbaar is in het Duits en het Zweeds. De nieuwe richtlijn wordt op 18 januari 2016 van kracht. De richtlijn helpt bedrijven om zich op de hoogte te stellen van de nieuwe regels en te bewerkstelligen dat hun product (het nieuwe pleziervaartuig) dat ze bouwen, importeren of verspreiden op de Europese markt volledig aan de richtlijn voldoe. De richtlijn is praktisch, gemakkelijk te begrijpen, volledig aangepast en vernieuwd. Het is in het bijzonder aan te raden voor kleinere bedrijven die niet vaak de richtlijn gebruiken om zich hierin te verdiepen.

De nieuwe richtlijn is momenteel verkrijgbaar in 5 talen: Engels, Ests, Frans, Duits en Zweeds. De Italiaanse versie staat gepland voor komende herfst.
De richtlijn is als PDF te koop en als app (iPad en Android) via http://www.europeanboatingindustry.eu/appsite

Bron: European Boating Industry

Schippers varen met onjuiste certificaten

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) signaleert dat schippers niet altijd binnen de scope van hun certificaten varen. De ILT heeft de afgelopen periode op drie schepen maatregelen genomen voor het varen zonder juiste certificaten.

Twee schepen beschikten over papieren voor de binnenvaart terwijl zij op open zee voeren.
De schippers konden geen certificaat van deugdelijkheid tonen waarmee op open zee mag worden gevaren.
Zij waren alleen in bezit van een zogenaamd Communautair Binnenvaart certificaat voor Binnenschepen (CBB). Dit CBB is, zoals de naam zegt, alleen geldig op binnenwateren. Als een schip is voorzien van een binnenvaartcertificaat, zijn de technische eisen aan het schip getoetst aan de voorschriften die van toepassing zijn voor het varen op de Nederlandse en/of Europese binnenwateren. De technische eisen die aan zeegaande schepen worden gesteld, zijn zwaarder.

Het derde schip voer 's nachts zonder daarvoor gecertificeerd te zijn en was daarnaast onderbemand.
De ILT stimuleert en bewaakt de naleving van wet- en regelgeving voor professioneel vervoer over water.
Bij constatering van niet naleving kan de ILT op verschillende wijze interveniëren. De getroffen maatregelen variëren van het stilleggen van een schip tot het aanzeggen van een proces-verbaal. De ILT heeft bij deze acties samengewerkt met de Maritieme Politie en buitenlandse autoriteiten.

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport

ILT sluit toezichtconvenant met TU Delft

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Technische Universiteit Delft (TU Delft) hebben op 4 maart een toezichtconvenant ondertekend. De TU Delft is de eerste universiteit die met de ILT een toezichtconvenant sluit.
In het convenant is afgesproken dat laboratorium-werkzaamheden van de TU Delft waar de ILT op toeziet, in toenemende mate bij de universiteit wordt neergelegd.
De ILT voert tijdens de looptijd van het convenant reality checks uit op de gemaakte afspraken. Op die manier wordt invulling gegeven aan het vertrouwen dat de basis is voor het convenant.

De TU Delft werkt samen met vele andere onderwijs- en onderzoeksinstellingen in binnen- en buitenland en staat bekend om haar hoge standaard van onderzoek en onderwijs. De TU Delft heeft volgens de ILT als voorbereiding op het convenant de afgelopen tijd laten zien uitstekend in staat te zijn eigen verantwoordelijkheid te nemen om te zorgen voor een goede naleving van de wettelijke regels en voorschriften.

Voordat het convenant werd ondertekend, heeft de ILT bij de TU Delft een uitgebreid toetsingstraject doorlopen. Daarbij heeft de ILT onder andere enkele risicovolle processen getoetst, zoals het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Uit deze toetsen bleek dat de TU Delft de geldende wet- en regelgeving voldoende naleeft. Ook heeft de ILT vastgesteld dat het College van Bestuur en de Raad van Toezicht van de TU Delft haar verantwoordelijkheid neemt bij het interne toezicht.

De ILT wil met het afsluiten van convenanten organisaties stimuleren tot een hoogwaardige bedrijfsvoering en wil bevorderen dat de risico's op niet naleving worden teruggedrongen. Hierdoor kan de ILT zich meer richten op organisaties en instanties die de naleving van wet- en regelgeving onvoldoende geborgd hebben.

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport



ILT gaat steeds vaker controleren of het juiste certificaat aan boord is: passagiersschip, sleepboot (bedoeld voor het slepen van schepen langer dan 20 m) of pleziervaartuig?

Brief Minister over handhaving en AIS

Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,

Den Haag, 18 mei 2015

In het VAO Wadden en Noordzee en het VAO Scheepvaart, beide op 11 maart jl, heb ik twee toezeggingen gedaan (Handelingen II 2014/15, nr. 62, item 4 en 5). Het betreft de toezegging om u naar aanleiding van vragen van het lid Jacobi over het handhaven van vaarsnelheden op de Waddenzee voor 1 mei te informeren over mogelijkheden voor de aanpak van snelvaren op de Waddenzee.
Hierbij ga ik ook in op de gewijzigde motie van de leden Van Helvert en Jacobi (Kamerstuk 33 450 nr. 36).
Tevens heb ik naar aanleiding van de aangehouden moties van de leden Jacobi en Graus toegezegd u te informeren over het gebruik van het Automatic Identification System (AIS).

Hieronder de tekst over AIS:

Het gebruik van AIS
Inzet navigatie ondersteunende middelen bij handhaving
In de Scheepvaartverkeerswet en het bijbehorende Besluit meldingsformaliteiten is handhaving uitgezonderd als een van de toepassingen waarvoor AIS-data zonder beperking kunnen worden gebruikt. Rijkswaterstaat hanteert bovendien een privacyreglement2 voor het gebruik van Rijkswaterstaat verkeersregistratiesystemen.
Radar valt hieronder. Hiermee wordt de toepassing gereguleerd en de privacy van burgers beschermd.
Het is bovendien slechts beperkt mogelijk hulpmiddelen, zoals radar, AIS en tracing met behulp van een elektronische (zee)kaart, in te zetten. Met deze hulpmiddelen kan, met de huidige stand van de techniek, de snelheid van een schip op het water slechts indicatief worden bepaald. Deze hulpmiddelen hebben daarom slechts een signalerende functie. De gebruikte apparatuur is bedoeld voor verkeersbegeleiding, calamiteiten en milieudoeleinden. De apparatuur is ongeschikt voor de handhaving van snelvaren. Daarnaast hebben de verkeersleiders op de vuurtorens geen strafrechtelijke opsporingsbevoegdheden. Een dergelijke rol is in het huidige bestel ook niet voorzien.
Het vaststellen van een snelheidsovertreding moet daarom in principe "op heterdaad", dus vanaf een patrouilleschip, gebeuren. Bij het visueel vaststellen van een snelheidsovertreding is het moeilijk de exacte snelheid vast te stellen. Bij het vaststellen van de hoogte van de transactie wordt hier dan ook rekening mee gehouden.

Toepassing verkeersregistratiesystemen andere doeleinden
Naast handhaving, wat het reglement niet toestaat, zijn er andere vormen van dienstverlening of verkeersmanagement denkbaar met deze systemen.
Voor het reguliere verkeersmanagement wordt er zoveel als mogelijk gewerkt met "proven technology" om zo min mogelijk veiligheidsrisico's op het water te laten ontstaan.
In innovatie- en ontwikkelprogramma's zoals de "Verkeerscentrale van Morgen" wordt voor de lange termijn wel onderzocht hoe AIS toegevoegde waarde kan hebben in reistijd, ligplaatsenbeheer of bijvoorbeeld capaciteitsplanning. Dit vraagt vaak ontwikkeltijd en veel afstemming met de markt.

Samenvattend

Bij de handhaving maakt Rijkswaterstaat gebruik van de ter beschikking staande technische en ondersteunende hulpmiddelen. Radarbeelden en AIS zijn bedoeld voor navigatie ondersteuning en niet ingericht voor het vastleggen van overtredingen. Handhaving van snelvaren vindt daarom in principe plaats vanaf de patrouilleschepen en de RHIB's.

In het najaar worden de acties op initiatief van Rijkswaterstaat geëvalueerd.
De Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-80.pdf

Bron: Officiële bekendmakingen

Terugblik SAIL Amsterdam 2015

Agentschap Telecom controleerde en coördineerde tijdens SAIL Amsterdam 2015 onder andere marifoongebruik, veiligheidsverbindingen en vergunningen voor frequentiegebruik door media.
Waar veel frequentiegebruikers in een relatief klein gebied zijn, is de kans op storing in en de impact op de ether groot.
Daarom waarborgt Agentschap Telecom de continuïteit en beschikbaarheid van verschillende communicatiemiddelen, zoals marifoons en mediaverbindingen.
Bij dit grootschalige maritieme evenement was Agentschap Telecom dan ook aanwezig.

Marifoons
De toezichthouders van het agentschap hebben op alle

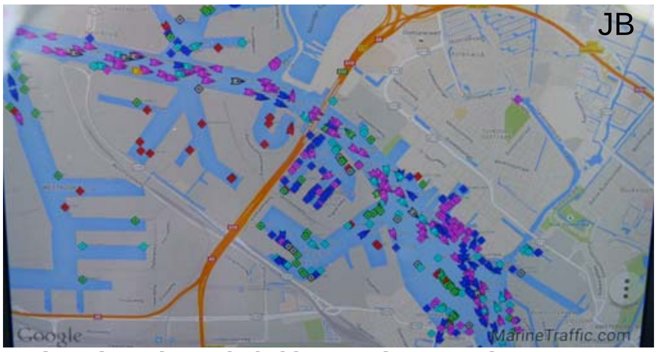
Jan Lock, de schipper van de Terra Nova houdt tijdens de Sailin tocht alles goed in de gaten, o.a. via ECDIS met AIS en een camera op de boeg. Per marifoon wordt ingegrepen



SAIL-dagen de scheepvaart naar en van Amsterdam gecontroleerd. Zo keken zij of de marifoonkanalen goed gebruikt werden, of er storingen waren en of iedereen de marifoon gebruikte waarvoor deze dient.
Buiten twee serieuze storingen verliep alles rustig, gezien de hoeveelheid schepen.

Storing op kanaal 16
De eerste storing vond woensdag 19 augustus op marifoonkanaal 16, het nood-, spoed en veiligheidskanaal, plaats. Het betrof een permanente draaggolf vanaf een varend recreatievaartuig. Nog voordat de toezichthouders de veroorzaker konden traceren, werd deze marifoon uitgeschakeld.

Kanaal 10
De tweede storing was op zaterdag 22 augustus te horen op kanaal 10 voor veiligheidsverkeer. Ook deze storing was snel weer weg. Op zondag 23 augustus bleek dit marifoonkanaal weer te storen. De toezichthouders van Agentschap Telecom vonden het betreffende schip (beroepsvaart). De schipper heeft zijn marifoon, die waarschijnlijk een technisch mankement had, uitgezet. Hierover wordt door Agentschap Telecom een rapport opgemaakt.

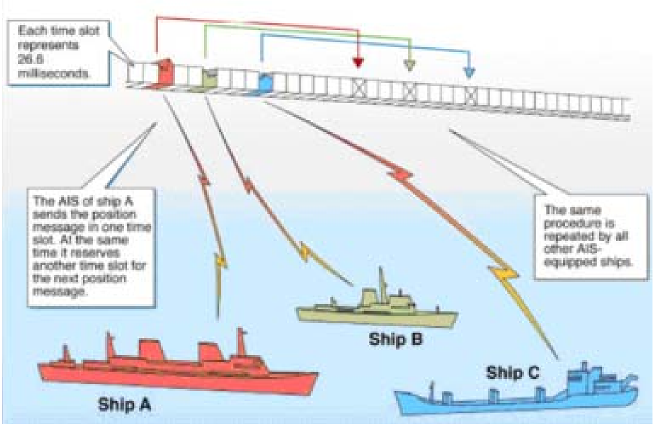


Tijdens de Sailin tocht hebben we de AIS in de gaten gehouden met de aan boord aanwezige apparatuur, aan boord van andere schepen en via Marinetraffic. Regelmatig waren schepen met actieve AIS niet zichtbaar

ATIS en AIS
Agentschap Telecom houdt ook maritiem toezicht op onder andere Automatic Transmitted Identification Signal (ATIS) en Automatic Identification System (AIS).
Tientallen schippers die zich niet aan de regels hiervoor hielden, zijn aangesproken en/of kregen een boete aangezegd.

Media
Naast het maritieme verkeer controleerde Agentschap Telecom ook media die bij SAIL onder andere live-uitzendingen verzorgden. Frequentievergunningen waren in orde en alle verbindingen hebben naar tevredenheid gewerkt.

Voorlichting
Agentschap Telecom heeft voorafgaand aan SAIL voorlichting gegeven over juist marifoongebruik en het belang van de juiste vergunning voor media.
Het evenement is zonder grote incidenten op dit gebied verlopen.
Bron: Agentschap Telecom



AIS maakt gebruikt van slots. Na elkaar kunnen schepen informatie delen met elkaar. Er wordt meteen een volgende gereserveerd afhankelijk van de vaarsnelheid. Dit systeem met slots wordt automatisch door de AIS geregeld

Naschrift: AIS maakt gebruik van slots. Die slots zaten tijdens Sail regelmatig vol. Als schip heb je daar, als het goed is, weinig last van, want je ziet dan vooral de schepen heel dicht om je heen. Maak je echter gebruik van een AIS volgsysteem, zoals de verkeersposten, RWS en marinetraffic, dan zie je dat wel. Je ziet dan regelmatig schepen die er dan weer wel, en dan weer niet zijn.
Tijdens Sail is dit veelvuldig gebeurd. Simpelweg te veel schepen met AIS met te weinig slots. Door extra ontvangers langs de vaarweg te plaatsen is dit te ondervangen. (JB)

Na 1 december 2015 nieuwe goedkeuring nodig voor Inland AIS transponders

Inland AIS apparatuur die voor 1 december 2015 aan boord zijn ingebouwd mogen ook na 1 december 2015 worden gebruikt. Na 1 december 2015 mogen er alleen nog Inland AIS apparaten worden ingebouwd die voldoen aan de nieuwe Inland AIS standaard 2.0. Momenteel zijn slechts 4 van de 22 apparaten goedgekeurd voor de 2.0 standaard, verreweg de meesten voldoen aan de CCR standaard 1.0 of 1.01.

De volgende tekst komt uit de officiële CCR voorlichtingsfolder:

Een Inland AIS-apparaat moet voldoen aan de "CCR-Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart" en overeenkomstig de "CCR-Teststandaard voor Inland AIS" zijn gecertificeerd.
Apparaten die vóór 19 oktober 2012 zijn gecertificeerd, voldoen aan editie 1.0 of 1.01 van de CCR-Teststandaard, en apparaten van na die datum voldoen aan editie 2.0 van de CCR-Teststandaard.
Een Inland AIS-apparaat waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 of 1.01 van de Teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.
Vanaf 1.12.2015 mogen alleen apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig editie 2.0 van de Teststandaard worden ingebouwd.

Zie http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_nl.pdf
Bron: CCR

Is inning binnenhavengelden met AIS-informatie toegestaan?

Havenbeheerders zijn geïnteresseerd in de mogelijkheden om binnenhavengeld te kunnen innen met gebruikmaking van AIS-informatie[1]. Zowel de gebruikers van de haven als de havenbeheerders zijn op zoek naar verbeteringen in de bedrijfsvoering. Eerder onderzoek van de NVB heeft duidelijk gemaakt dat slimme oplossingen gewenst zijn voor de wijze waarop het havengeld wordt geïnd.
In dit artikel worden enkele aandachtspunten genoemd voor het gebruik van AIS-informatie van binnenschepen door havenbeheerders.

Ontvangst en gebruik AIS-gegevens
Invoering van AIS in de binnenvaart is een gevolg van Europese regels van River Information Services (RIS)[2]
Dit staat voor een geharmoniseerd informatienetwerk op en rond het water in de Europese Unie. Doelstelling van deze Europese RIS-regelgeving is de bevordering van de veiligheid op het water. AIS kan hier een positieve bijdrage aan leveren. Vanaf klasse IV-vaarwegen is de RIS-regelgeving van toepassing.
Een RIS-autoriteit is de bevoegde instantie voor de RIS-toepassing en voor de internationale uitwisseling van gegevens. Bij ministeriële regeling wordt een RIS-autoriteit aangewezen[3]. Alleen bevoegde RIS-autoriteiten zijn gerechtigd AIS-signalen van schepen te ontvangen en te gebruiken binnen het kader van de wet.

Privacywetgeving
Autoriteiten moeten zorgvuldig omgaan met AIS-gegevens en dienen de nationale privacywetgeving in acht te nemen[4]. Het opslaan en gebruik van AIS-gegevens gebeurt uitsluitend in samenhang met het uitvoeren van de taken door de autoriteiten. Het doorgeven van AIS-gegevens aan derden is in principe aan strenge voorwaarden verbonden.
Het voor overige doeleinden gebruik maken van AIS-informatie is uitsluitend toegestaan als de schipper van het zendende schip hiervoor toestemming heeft gegeven.

Toepassing en bevoegdheden in Europa en in Nederland
In dit Besluit staan regels over meldingsformaliteiten en de verwerking van de ontvangen gegevens door organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen. In artikel 5 is het toepassingsgebied omschreven.
Weliswaar zijn in dit artikel meerdere malen havenbeheerders genoemd als autoriteit, die gegevens zoals van AIS mogen gebruiken en toepassen, maar niet in de zin van het heffen van havengeld. Het gaat hier vooral om de toepassing die te maken heeft met de (nautische) veiligheid.
De eerder genoemde Europese RIS-regels bieden wel ruimte om beschikbare gegevens te gebruiken voor het heffen van havengelden. In de richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services zijn diverse RIS-diensten gedefinieerd, waaronder de kosten voor gebruik van vaarweginfrastructuur en havengelden[5]. Deze toepassing is echter niet genoemd in het eerder genoemde nationale Besluit. Per schip moet toestemming worden gevraagd en gekregen voor het gebruik maken van AIS-gegevens voor het innen van havengeld.

Welke acties zijn nodig?
Er vanuit gaande dat zowel gebruikers van de haven als havenbeheerders er een belang bij hebben om op een efficiëntere manier de binnenhavengelden te kunnen innen, is het nuttig om te onderzoeken welke nationale en internationale stappen moeten worden genomen om het toepassingsgebied van regelgeving onder voorwaarden uit te kunnen breiden. Hierbij moet worden opgemerkt dat havens aan vaarwegen die kleiner zijn dan klasse IV-vaarwegen niet vallen onder de werking van de RIS-regelgeving. In dat geval is er geen basis om zich te beroepen op het gebruik van een RIS-technologie als AIS.
Verder moet worden opgemerkt dat bij de invoering van AIS in Nederland expliciet is afgesproken dat het gebruik van AIS voor handhaving niet is toegestaan. Van belang is dan ook om antwoord te krijgen op de vraag of het heffen en innen van havengelden onder handhaving valt.
In eerste instantie kan worden begonnen met het creëren van draagvlak bij de binnenvaartsector en overleg met de Nederlandse overheid. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens zal hiertoe het overleg starten met de juiste stakeholders. Bureau Telematica (BTB) heeft inmiddels aangegeven de dialoog te willen faciliteren.

[1] AIS staat voor Automatic Identification System.
Het is een systeem dat automatisch de identiteit en de positie van een schip via een marifoonkanaal uitzendt.
Vanaf eind 2014 zijn binnenschepen in de Rijnvaart verplicht om Inland-AIS aan boord te hebben.
Een verplichting voor Nederlandse vaarwateren volgt.
[2] In art. 1p van de Scheepvaartverkeerswet staat de definitie van River Information Services.
[3] Zie art. 10 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
[4] Zie art. 21 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
[5] Zie hiertoe deze informatie op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Bron: Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Invoering vergoeding geregistreerd frequentiegebruik radiozendamateurs en maritiem

Vanaf 1 januari 2016 worden de vergoedingen voor de registraties van radiozendamateurs en gebruikers van marifoons weer ingevoerd. Dit heeft het kabinet op Prinsjesdag bekend gemaakt in de Rijksbegroting.
Het tarief voor 2016 bedraagt 31 euro per registratie.
Tot en met 2015 werden de kosten voor het geregistreerde frequentiegebruik uit de algemene middelen betaald.
Het gaat hierbij om frequentiegebruik door radiozendamateurs en maritieme gebruikers (marifoongebruik). Dat verandert vanaf 2016:

Agentschap Telecom rekent dan de kosten voor de uitvoering en het toezicht op het geregistreerde frequentiegebruik door aan deze registratiehouders, ongeveer tachtigduizend particulieren en bedrijven.
Daarmee worden de kosten ook betaald door degenen die daadwerkelijk voordeel hebben van deze werkzaamheden van het agentschap. Dit is in lijn met het kabinetsbeleid om

werkzaamheden kostendekkend door te belasten aan de markt.

Tarief registratiehouders
Registratiehouders betalen vanaf 1 januari 2016 per registratie 31 Euro (over 2016). Dit tarief geldt voor één registratie, ongeacht het aantal apparaten.
Deze vergoeding baseert het agentschap op zijn werkzaamheden voor het geregistreerde frequentiegebruik. Agentschap Telecom behartigt de internationale belangen van deze groep gebruikers, geeft registraties uit en houdt het gebruikersregister bij. Bovendien houdt het agentschap toezicht op het gebruik van frequentieruimte.

Voorlichting
Alle registratiehouders worden in september en oktober per brief geïnformeerd. Bij deze brief zit ook een overzicht van de registratiegegevens, met het verzoek om deze op juistheid te controleren. Eventuele wijzigingen kunnen, liefst voor 1 december 2015, zelf in het gebruikersregister worden doorgevoerd. Ook als niet langer meer gebruik wordt gemaakt van de registratie kan deze via het gebruikersregister worden ingetrokken. Let wel: als een registratie na 31 december 2015 wordt ingetrokken moet het bedrag van 31 Euro over 2016 worden betaald.
Het gebruikersregister is te vinden op deze website.

Diensten doorberekenen
De rijksoverheid rekent kosten die zij maakt, zoveel mogelijk door aan de gebruikers van de betreffende dienst. Met het in rekening brengen van het tarief voor registraties sluit Agentschap Telecom aan bij dit algemene kabinetsbeleid. Overigens brengt Agentschap Telecom ook bij zijn vergunninghouders vergoedingen in rekening.
In het najaar worden naar verwachting alle tarieven van Agentschap Telecom voor 2016 in de Staatscourant gepubliceerd.

Bron: Nieuwsbericht Agentschap Telecom

Rode diesel voor kranen op schepen en pontons

Wanneer mag u rode diesel met vrijstelling van accijns op grond van artikel 66 Wet op de accijns (hierna: artikel 66) gebruiken voor kranen, draglines e.d. (hierna: kranen) op schepen en pontons (hierna: ponton)? Daarover bestaat onduidelijkheid.
Met dit informatieblad informeren we u over de toepassing van artikel 66 Wet op accijns, voor diesel die u gebruikt in de 'waterbouw'.

Kranen die zijn vastgelast aan de ponton, WEL vrijstelling van accijns mogelijk
Voor kranen permanent vastgelast aan de ponton mag u WEL diesel gebruiken met vrijstelling van accijns op grond van artikel 66.

Alle andere kranen op pontons, GEEN vrijstelling van accijns
Voor kranen die NIET permanent zijn vastgelast aan de ponton mag u GEEN diesel gebruiken met vrijstelling van accijns op grond van artikel 66.

Overgangsregeling voor kranen niet permanent vastgelast aan een ponton, maar wel deel van de inventaris van het ponton
Het was niet altijd duidelijk wanneer u een beroep kon doen op gebruik van de vrijstelling van accijns op grond van artikel 66 Wet op de accijns. Daarom bestaat er nu een overgangsmaatregel. Blijkt bij een controle dat u in de hier bedoelde situatie toch vrijstelling van accijns op grond van artikel 66 heeft toegepast? Dan moet u over de tijdvakken na 1 juni 2015 het accijnstarief van blanke diesel alsnog betalen (naheffing).

Kranen, losstaand, gebruikt op het ponton en/of land
Van deze kranen kan niet gesteld worden dat zij tot de inventaris van het ponton behoren. Deze kranen moeten daarom sinds 1 januari 2013 belaste blanke diesel gebruiken. Blijkt bij een controle dat u in de hier bedoelde situatie toch de vrijstelling van accijns op grond van artikel 66 Wet op de accijns hebt toegepast? Dan moet u voor de tijdvakken die liggen vóór 1 januari 2013 het accijnstarief van laagbelaste rode diesel alsnog betalen (naheffing).
Voor tijdvakken vanaf 1 januari 2013 moet u het accijnstarief van blanke diesel alsnog betalen.

Schema 'gebruik rode & blanke diesel in de waterbouw'
In het schema staat wanneer u rode diesel met vrijstelling accijns (in schema: rode diesel) mag gebruiken, en wanneer u belaste blanke diesel (in schema: blanke diesel) moet gebruiken.

Contact
Hebt u vragen over de toepassing van de vrijstelling van artikel 66 Wet op de Accijns? Of hebt u andere vragen naar aanleiding van dit informatieblad? Neem dan op contact op met uw contactpersoon binnen de Douane, of bel BelastingTelefoon Douane 0800-0143.

Bron: Douane



Kan gasolie schade aan motoren veroorzaken?

In 2015 is er een preventiegids voor de binnenvaart uitgegeven door enkele binnenvaartverzekeraars, over de schade die gasolie (diesel) aan motoren kan veroorzaken.

De preventiegids is te downloaden via http://www.eoc.nl/Portals/1/Downloads/Preventie%20Brochures/Schepenbrochure%202.pdf.

Hieronder enkele stukjes tekst uit de preventiegids:

Kan gasolie schade aan motoren veroorzaken?
Ja dat kan. De gebruikte gasolie dient van een bepaalde kwaliteit te zijn, die afgestemd is op het verbrandingsproces van dieselmotoren.

Specificaties van gasolie
De in de handel gebrachte gasolie dient aan vooraf gestelde normen (specificaties) te voldoen. Enkele van deze normen zijn zwavelgehalte, cetaanindex, vlampunt, soortelijk gewicht en 'vlok'punt. Al deze elementen hebben invloed op hetverbrandingsproces of de bedrijfszekerheid van de motor.

Als gasolie verbrandt in een motor wordt deze omgezet in kooldioxide, koolmonoxide en waterstof. In gasolie zitten ook andere stoffen zoals zuurstof, stikstof en zwavel. Zwavel is de meest ongewenste stof omdat deze in combinatie met waterdamp cilindercorrosie kan veroorzaken. Goede smeermiddelen kunnen een deel van deze problemen neutraliseren, zodat echte schade kan worden voorkomen. Op grond van de huidige regelgeving mag er in de gasolie niet meer dan 0,2% zwavel aanwezig zijn. In de toekomst zal deze grens worden verlaagd omdat de emissie-eisen ongetwijfeld strenger zullen worden.

In gasoliespecificaties wordt ook gesproken over de cetaanindex. Cetaanindex zegt iets over de snelheid waarmee de ingespoten brandstof in een dieselmotor verbrandt. Hoe hoger de index hoe sneller de verbranding begint. Met een te lage cetaanindex van de brandstof is er kans op zogenaamde 'dieselklop'. Een te hoge cetaanindex zal leiden tot oververhitting van de verstuivers. In de regel is de cetaanindex 46.

De gasolie die in de binnenvaart wordt gebruikt, heeft een vlampunt van minimaal 60 graden Celcius. Dit vlampunt is bepaald door Lloyds en de Scheepvaartinspectie.
Een te laag vlampunt is niet zozeer schadelijk voor de motor maar is meer van invloed op de veiligheid.

Gasolie wordt aangeboden met dichtheden die liggen tussen de 0.820 kg/ltr en 0.860 kg/ltr. Bij een gasolie met een soortelijk gewicht van 0.860 kg/ltr zal de motor meer vermogen leveren dan met een gasolie van 0.820 kg/ltr.
Het soortelijk gewicht zal altijd schommelen tussen bovengenoemde waarden.

Bij iedere gasolie wordt het CP- en CFPP-punt bepaald. Deze zeggen iets over de temperatuur waarbij de gasolie begint te vlokken en waarbij de brandstoffilter dichtslaat. Daar de meeste gasoliebunkers zich onder de waterlijn bevinden en de machinekamers veelal verwarmd zijn, zal dit probleem zich daar niet voordoen. Bij aan dek opgestelde dieselmotoren kan dit probleem zich terdege voordoen. Men is gewaarschuwd.

Kan uw gasolie een dierentuin worden?
Op water lopen dieselmotoren slecht en we moeten dus alles in het werk stellen om te voorkomen dat er water in de gasolie komt. Van de kant van de gasolieproducenten en de tankstations wordt er alles aan gedaan om water uit de gasolie te houden. Voor u als schipper is het van belang regelmatig uw bunkertanks op water te controleren.
Een monster in een glazen fles van de gasolie op de bodem van de bunker kan soms alleraardigste dingen te zien geven. Microben zijn bacteriën die leven op de scheidslijn van water en gasolie. Als er een monster is getrokken en men ziet na een paar uur zwarte slierten in de gasolie, dan kan met zekerheid worden gezegd dat men last heeft van ongewenste bacteriën. Deze microben kunnen zich razendsnel vermenigvuldigen en ervoor zorgen dat het gehele brandstofsysteem van uw motor verstopt raakt. Hoewel er vandaag de dag preparaten en filters in de handel zijn om dit probleem te verhelpen, is en blijft het zaak de oorzaak bij de bron aan te pakken, de bunkertanks.
Zorg dat dit u niet overkomt. Voorkom dat er water in de gasolie komt en controleer dit regelmatig.

Dus:
o kijk en luister regelmatig naar uw draaiende motor;
o houd het totale brandstofsysteem schoon;
o zorg ervoor dat er geen water in de brandstof komt;
o controleer dit regelmatig;
o tap regelmatig de bunkers en dagtanks af;
o vervang de brandstoffilters op tijd;
want voorkomen is beter dan verhelpen.

Bron: EOC

Nieuwe diesels nog steeds te vervuilend

Nieuwe dieselauto's zijn de afgelopen decennia nauwelijks schoner geworden. Dit blijkt uit TNO onderzoek in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ondanks scherpere Europese normen, blijken de diesels in de praktijk nog steeds meer schadelijke uitlaatgassen uit te stoten dan wat fabrikanten meten in een laboratorium-omgeving. Bij zowel dieselpersonenauto's als bestelbusjes op diesel heeft TNO gemeten dat de uitstoot van voornamelijk stikstofoxiden vaak tot vijf a zes keer hoger is dan wat fabrikanten opgeven.

Dat de schadelijke uitstoot van de meeste dieselauto's hoger uitvalt dan Europese norm, komt doordat fabrikanten de auto's zo afstellen dat ze bij de test in het laboratorium onder de maximaal toegestane norm blijven, maar dat ze bij rijomstandigheden in de praktijk flink meer stikstofoxiden uitstoten. Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) vindt het kwalijk dat fabrikanten zo weinig rekening houden met de kwaliteit van de leefomgeving.
Op Europees niveau zette zij namens Nederland daarom stevig in op een nieuwe testmethode waarbij de uitstoot van

auto's in de praktijk op de openbare weg wordt gemeten. Eind mei werd in Brussel eindelijk overeenstemming bereikt om te komen tot deze Real Driving Emission Test.

Mansveld: 'Het is goed dat er overeenstemming is over een nieuwe testmethode en dat nieuwe auto's straks ook op met mobiele meetapparatuur op de openbare weg worden getest. Het terugdringen van de uitstoot van stikstofoxiden is belangrijk voor schonere lucht in steden. De volgende stap is nu dat er in Brussel zo snel mogelijk overeenstemming komt over de maximale uitstoot en een snelle invoer van de nieuwe test.'

De nieuwe testmethode moet uiterlijk eind 2017 gebruikt worden en een jaar later verplicht zijn voor alle fabrikanten van diesels. De hoogte van de maximale uitstoot van auto's wordt waarschijnlijk in stappen vastgesteld en ingevoerd. Nederland zal met de kennis uit onder meer de TNO metingen pleiten voor een strenge nieuwe Europese norm.

Uit de metingen van TNO blijkt overigens dat nieuwe diesels nog nauwelijks roetdeeltjes uitstoten omdat ze over een roetfilter beschikken. Ook is duidelijk dat één van de geteste Euro-6 dieselpersonenauto's door gebruik van moderne technieken nu al veel minder stikstofoxiden uitstoot dan de andere geteste auto's - en zelfs aan een aangescherpte Europese norm zou voldoen. Ook Euro-VI vrachtwagens zijn door toepassing van de meest moderne technologie de afgelopen jaren veel schoner geworden.

Bron: Rijksoverheid

Motoren binnenschepen dragen nauwelijks bij aan milieuvervuiling woonomgeving

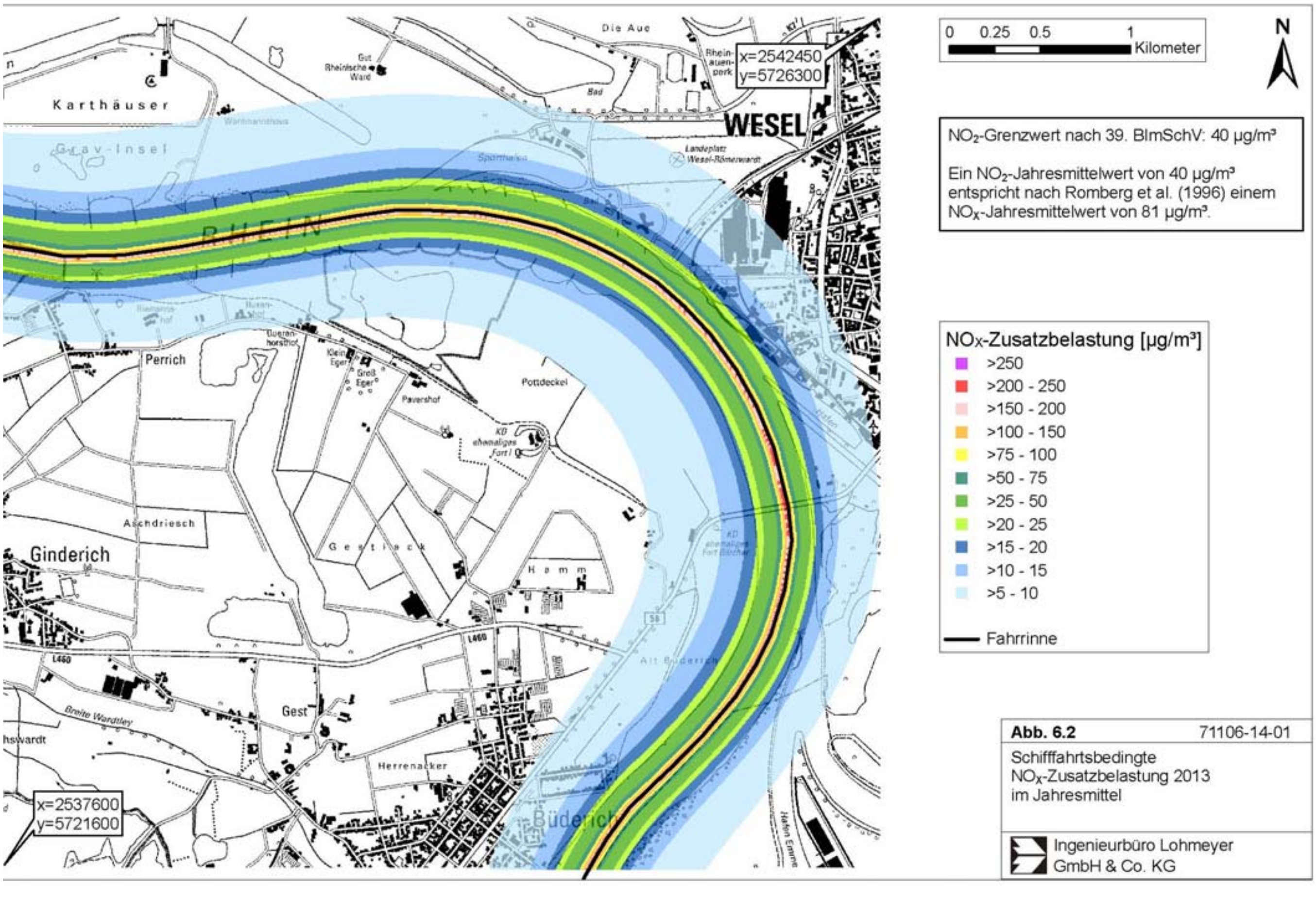
De Duitse Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) heeft een onderzoek door het Duitse ingenieursbureau Lohmeyer laten uitvoeren naar de uitstoot van binnenvaartschepen in vier regio's in Duitsland. De emissies werden gemeten bij de Beneden-Rijn bij Wesel, de Midden-Rijn bij Keulen, ten zuiden van Karlsruhe op de Boven-Rijn en aan de Spree in Berlijn. De concentraties werden gemeten in de vaargeul, aan de oevers en op 130 meter uit de oever. De gemeten concentraties op de oevers zijn veel lager dan in de vaargeul. Er zijn metingen uitgevoerd voor onder andere fijnstof, NOx (stikstofoxiden), zwaveldioxide en roet.
De gemeten emissies liggen onder de vastgestelde grenswaarden, en vormen geen gevaar voor de gezondheid. De 4 rapporten (1 per deelgebied) zijn te downloaden via http://www.bafg.de/DE/08_Ref/M1/04_Gewaesserphysik/Luftqualitaet/immissionen_koeln.html?nn=1133660 (JB)

Bron: internet

GTL goed voor oude motoren in varend erfgoed

Ik vaar met een schip, dat gebouwd is in 1929 bij werf De Industrie in Alphen aan den Rijn en dat heeft nog de originele Industrie motor type 1IB6 uit dat jaar.
Een 1-cilinder gloeikopdiesel van 35 epk (met de mogelijkheid van waterinjectie). Een ruwoliemotor, die nagenoeg overal op draait. Gekscherend zeg ik wel eens, dat ik op een gesmolten pakje boter of de oude olie van de

Een van de gemeten uitkomsten, in dit geval NOx uitstoot op de Beneden-Rijn bij Wesel





patatboer nog thuis kan komen. Gasolie is luxe. Gezien de geschetste ontwikkeling leek het mij nuttig en nodig om GTL te gaan gebruiken.

Zowel bij de jaarvergadering van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig in 's-Hertogenbosch als bij de reünie van de vereniging in Musselkanaal dit jaar heb ik weer eens mijn vinger opgestoken. Eigenaren van vaartuigen met oude motoren: Let op. Het kan de moeite lonen de ontwikkelingen te gaan volgen van GTL.

Was het bij de jaarvergadering nog alleen aan aankondiging, in Musselkanaal kon ik melden dat ik op blanke GTL (met 10% rode diesel) van Gorinchem via Hardinxveld over de kanalen naar Musselkanaal was gevaren zonder iets bijzonders te hebben gemerkt.
De motor rookte iets minder en dat was hard nodig.
Daarna ben ik over Groningen teruggevaren naar mijn ligplaats in Gorinchem. Na nog een keer bunkeren daarna

De Stella Maris van Simon J. de Waard vaart tijdens Sail op GTL in plaats van diesel





De gebunkerde GTL links en rechts een monster uit de brandstoftank waarin nog een restje rode gasolie zat

op pure GTL nog als deelnemer naar Sail Amsterdam 2015.

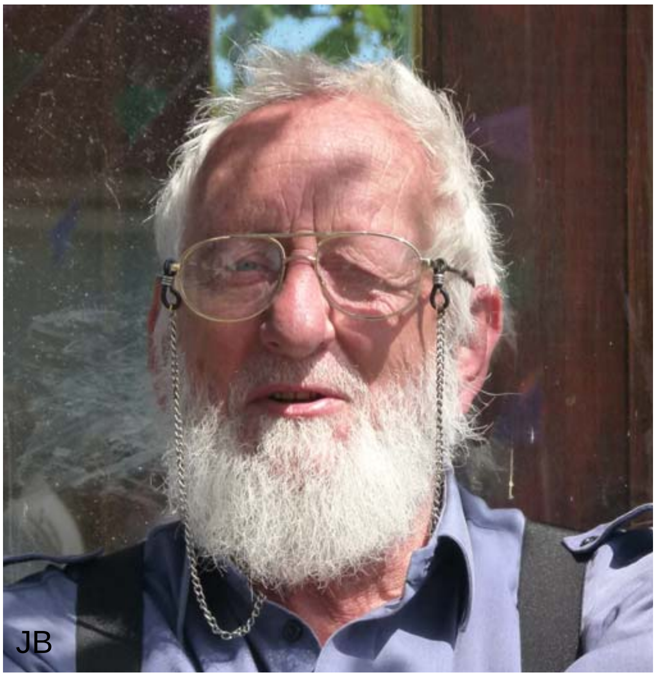
Nog steeds iets rokend, maar opnieuw weer minder.
De nieuwe brandstof vervangt de gasolie in elke mengverhouding. Het is de combinatie van vermindering van emissies van schadelijke stoffen, vermindering van zichtbare rook en geen biologische component die de mogelijkheid biedt om langer te kunnen blijven varen met ons rijdend, rollend en varend erfgoed, de historische auto's, treinen en schepen.

En dat ter lering en informatie. Ook de beroepsvaart kan er z'n voordeel mee doen. Waarom zou je je schip ombouwen voor LNG als het ook zonder grote investeringen op GTL kan varen? De recreatie op blanke, de beroepsvaart zonder accijns op rode. Het zou de minister sieren als ze in het belang van het milieu de recreatievaart ook het gebruik van rode GTL zou toestaan. Die is langs de vaarwegen veel beter verkrijgbaar en zou het gebruik stimuleren.

Simon J. de Waard
https://nl.wikipedia.org/wiki/Stella_Maris (schip,_1929)

In dit Youtube filmpje is goed het verschil in uitstoot te zien tussen gewone diesel en GTL in dezelfde motor

https://www.youtube.com/watch?v=gZ-YIBRmm_c



Rapport juridische en economische obstakels voor volledige transparantie brandstoffenmix

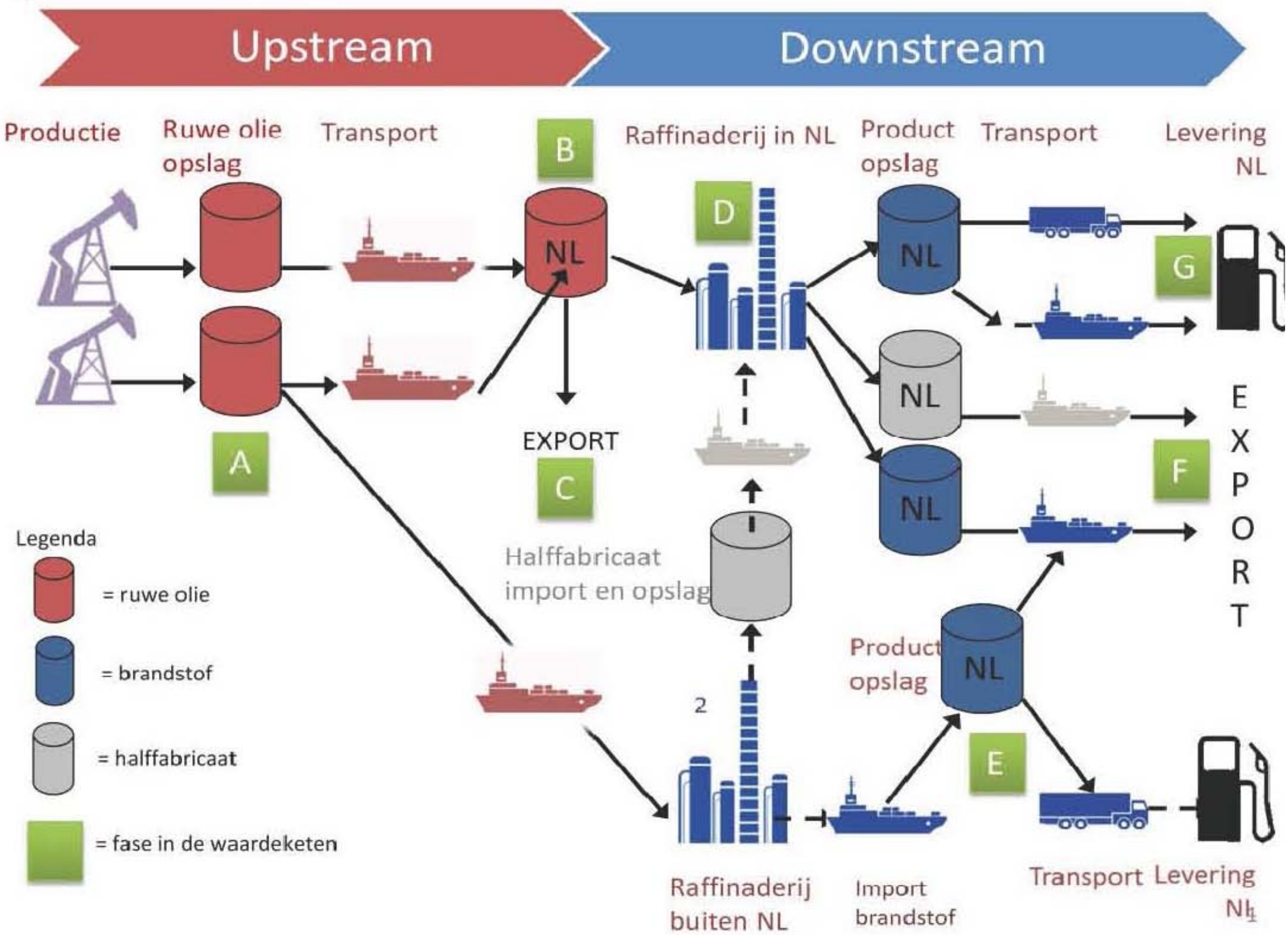
In de motie Jan Vos (Kst 33934-17) wordt geconstateerd dat alleen een keuze gemaakt kan worden tussen verschillende brandstoffen als er volledige transparatie is van de brandsoffenmix op bedrijfsniveau. In de motie wordt de regering verzocht in kaart te brengen welke juridische en economische obstakels er zijn om volledige transparantie van de brandstoffenmix te realiseren.

Naar aanleiding van de motie is een rapport opgesteld die zich richt op de transparantie in de keten fossiele transportbrandstoffen. Het betreft transparantie over dezelfde aspecten van de fossiele brandstofketen zoals die op dit moment door de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) voor biobrandstoffen wel al op bedrijfsniveau worden gerapporteerd, met name: (a) grondstof (voor fossiele brandstoffen: het type ruwe olie of geraffineerd product) en (b) land van herkomst van de grondstof. Voorts is er gekeken voor zowel de fossiele als de biobrandstoffen wat het zou betekenen om meer transparantie te creëren dan nu al voor biobrandstoffen is geregeld.

De belangrijkste conclusies van het rapport zijn:
- Van ruwe olie die in Nederland wordt geïmporteerd, is de regio van herkomst te achterhalen op basis van de handelsnaam van de olie. De exacte bron is niet bekend.
Op bedrijfsniveau wordt ook aan de Douane, de Belastingdienst, het Centraal Bureau voor de Statistiek en het ministerie van Economische Zaken gerapporteerd.
De gerapporteerde gegevens zijn echter bedrijfs-vertrouwelijk en mogen om die reden niet gepubliceerd worden.
- Van geïmporteerde brandstoffen en halffabricaten is niet te achterhalen uit welke ruwe olie ze zijn vervaardigd.
Deze informatie wordt niet meegeleverd door de verkoper aan de koper.
- In het onderzoek is gekeken of het mogelijk zou zijn om transparantie te bieden tot aan de pomp. Daar blijken echter belangrijke obstakels te bestaan. Er zou wereldwijd een volledig ketenbeheer moeten bestaan waarbij informatie over de gebruikte ruwe olie bij elke brandstof wordt meegestuurd met de levering. Voor geïmporteerde producten is deze informatie niet beschikbaar. Zelfs al zou voor in Nederland geproduceerd brandstoffen wel het ketenbeheer worden bijgehouden, dan nog is van het product aan de pomp niet bekend wat de exacte samenstelling is. Zowel geïmporteerde brandstoffen als in Nederland geproduceerde brandstoffen worden veelvuldig met elkaar vermengd in de opslag en de distributie.
Daarnaast is 'real time' informatie niet beschikbaar.
Op dit moment werkt de industrie met massabalansen op maandbasis (achteraf).

Figuur 2.1 uit het rapport bevat een schema van de keten van brandstof van de bron naar de eindgebruiker

Figuur 2.1 Overzicht van de hele waardeketen



Bron: met toestemming overgenomen van de VNPI, verder aangepast door Ecorys.

Het creeeren van de beoogde transparantie kent voorts risico's op het verstoren van de markt. De concurrent verkrijgt informatie die hij voorheen niet had en kan deze gebruiken. Daarnaast bestaat het risico op het verstoren van het internationale level playing field ten nadele van de Nederlandse industrie.

In het voorjaar heeft over dit rapport een overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de ministeries van Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu, brandstofleveranciers en met het maatschappelijk middenveld om te bezien of het mogelijk was te komen tot een oplossing voor het creëren van meer transparantie in de keten fossiele brandstoffen. Er bleek echter geen gedeeld beeld te bestaan over de mogelijkheden en onmogelijkheden meer transparantie te creëren in de keten fossiele brandstoffen.
Het kabinet deelt de conclusie in het rapport dat transparantie tot aan de pomp over de herkomst van de gebruikte ruwe olie niet te realiseren is. Informatie over de herkomst van ruwe olie is bekend tot aan de raffinaderij en reist niet mee door de keten. Een belangrijk instrument om de informatie te ontsluiten die bij de raffinaderijen bekend is over de herkomst van ruwe olie is het voorstel van de Europese Commissie voor artikel 7a/bis voor verdere invulling van de EU Richtlijn Brandstofkwaliteit.
De kamer is over dit voorstel op 26 november 2014 geïnformeerd (kst-32357-37).

In het voorstel van de Europese Commissie is er voor gekozen om bedrijven enkel te laten rapporteren over de herkomst van ruwe olie, omdat erkend wordt dat het voor bedrijven niet mogelijk is om van reeds bewerkte producten de daarvoor gebruikte ruwe olie te achterhalen.
Het Ecorys-rapport trekt dezelfde conclusie. In het Commissievoorstel wordt vanaf 2017 brandstofleveranciers gevraagd te rapporteren over de herkomst van ruwe olie op basis van de handelsnaam. Hiermee wordt de regio bekend waaruit de olie afkomstig is. Ook kan de handelsnaam een aanwijzing geven of achter de handelsnaam bijvoorbeeld teerzandolie of olie uit het Noordpoolgebied schuilgaat.
De lidstaten rapporteren deze gegevens op geaggregeerd niveau aan de Europese Commissie. Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen voor de implementatie van artikel 7a/bis van de EU Richtlijn Brandstofkwaliteit in Nederlandse wetgeving. Voor het kabinet is het handhaven van een Europees gelijk speelveld voor bedrijven daarbij uitgangspunt. Nederland zal daarom geen verplichtingen introduceren die boven bestaande Europese eisen uitgaan.

Het kabinet is voornemens de NEa opdracht te geven de nationale rapportage aan de Europese Commissie over de uitvoering van artikel 7a/bis van de Richtlijn Brandstofkwaliteit op te stellen. Deze rapportage zal ook gegevens bevatten over de import van ruwe olie in Nederland. De NEa zal daarnaast de rapportage aan uw Kamer verzorgen. Uitgangspunt voor de rapportage aan uw Kamer is dat krachtens de Nederlandse mededingingswetgeving, concurrentiegevoelige gegevens niet gepubliceerd worden en dat ook de Europese concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven niet nadelig wordt beïnvloed. Verlagen van het nationale aggregatieniveau naar het bedrijfsniveau zal daarom zeer moeilijk zijn en door de NEa per jaar bezien moeten worden.

Het volledige onderzoeksrapport is te downloaden via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/06/30/eindrapport-ecorys-juridische-en-economische-obstakels-voor-volledige-transparantie-brandstoffenmix

Bron: Rijksoverheid

Beantwoording kamervragen over weesboten

In juni 2015 zijn de kamervragen beantwoord over het bericht Weesboten steeds groter probleem.

Hieronder de vragen met de bijbehorende antwoorden.

Vraag 1
Ben u bekend met de berichten 'Weesboten steeds groter probleem' en 'Nederland telt over een paar jaar 35.000 spookboten'?
Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de inschatting van Waterrecreatie Advies BV dat het aantal zogenaamde spookboten de komende jaren kan stijgen tot 35.000 en het probleem steeds groter wordt, vergeleken met de situatie in 2013, toen al vragen over dit onderwerp zijn gesteld?
Antwoord 2
Het rapport van Waterrecreatie Advies BV. stelt dat er in de komende 5 jaar naar schatting 12.500 boten zullen worden gesloopt. Dat aantal zou volgens het rapport kunnen oplopen naar 35.000 tussen 2025 en 2030. Het is mogelijk dat een deel van deze "end of life" boten zullen worden achtergelaten in bijvoorbeeld jachthavens en dat daarmee het aantal spookboten stijgt. Het is evenwel niet de taak van de Rijksoverheid om dit soort gegevens te verzamelen en te beheren, maar van de beheerder van de betreffende vaarweg.

Vraag 3
Bent u op de hoogte van de uitkomsten van het rapport van Waterrecreatie Advies BV, dat mede mogelijk is gemaakt door het ministerie van Economische Zaken, waarin verontrustende scenario's zijn opgenomen voor de periode 2015-2030? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 3
Ja.

Vraag 4
In het licht van het feit dat u twee jaar geleden in uw beantwoording van genoemde eerdere vragen aangaf dat u geen verantwoordelijkheid zag voor de Rijksoverheid om het inmiddels steeds groter wordende probleem van spookboten aan te pakken en bij te dragen aan mogelijke oplossingen die destijds werden voorgedragen; hebt u in de afgelopen twee jaar inderdaad geen enkele actie ondernomen om, samen met de betrokken branche-organisaties, het probleem van spookboten structureel aan

te pakken, terwijl u er door het eerder genoemde rapport ervan op de hoogte was dat het probleem steeds groter werd?

Antwoord 4

Zoals ik in de beantwoording van Kamervragen van 11 juli 2013 heb aangegeven, zie ik geen verantwoordelijkheid voor de Rijksoverheid om het probleem van spookboten aan te pakken. Dat neemt niet weg dat ik dit jaar in het kader van het Programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) en op basis van een initiatief van de NRK (branchevereniging van de Nederlandse Rubber en Kunststof Industrie) onderzoek ben gestart naar de mogelijkheden om vezelversterkte composieten te kunnen recyclen. Ik zie een groeiende trend van toepassing van vezelversterkte composiet materialen in allerlei producten, waaronder pleziervaartuigen. Momenteel is dat materiaal niet goed te recyclen.

Vraag 5

Bent u nog altijd van mening dat de Rijksoverheid geen verantwoordelijkheid heeft als het gaat om het aanpakken van het probleem van de daarmee gepaard gaande schade aan en/of risico's voor landschap, natuur, milieu en de gezondheid/veiligheid van recreanten, door bij te dragen aan mogelijke oplossingen? Hoe valt dit te rijmen met het feit dat het ministerie van Economische Zaken wel degelijk een subsidie heeft verleend om het eerder genoemde onderzoek van Waterrecreatie Advies BV mogelijk te maken?

Antwoord 5

Ja. Het Rijk heeft geen verantwoordelijkheid voor achtergelaten spookschepen op of in gronden of wateren die niet van het Rijk zijn. Het ministerie van Economische Zaken heeft een (kleine) subsidie verleend voor een haalbaarheidsstudie in het kader van de regeling MKB Innovatiestimulering Topsectoren (MIT), voor de topsector Water. De subsidie is gebruikt om de gegevens die per provincie beschikbaar waren over de problematiek op een rij te zetten en te analyseren. De studie is zonder inhoudelijke bemoeienis vanuit het ministerie tot stand gekomen.

Vraag 6

In 2013 erkende u dat er naast de kosten die gemaakt worden door jachthavens om spookboten op te ruimen er ook kosten gemaakt worden door lokale overheden voor spookboten in wateren die worden beheerd door gemeenten en waterschappen; deelt u de mening dat er dan ook sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel overheid als producenten en importeurs van plezier-vaartuigen en van overkoepelende branche- en belangenorganisaties?

Antwoord 6

Het is juist dat verschillende partijen met de kosten van verwijdering te maken kunnen krijgen. Dat zijn zowel private partijen als overheden. De betrokken overheid is die overheid die de vaarweg beheert waarin het betrokken vaartuig zich bevindt. Dit is vaak een provincie, gemeente of waterschap.

Vraag 7

Deelt u voorts de mening dat een fonds voor het opruimen van spookboten in heel Nederland een goede manier zou zijn om deze gezamenlijke verantwoordelijkheid tot uitdrukking te brengen en daarmee tevens te garanderen dat belastinggeld op een zo efficiënt mogelijke wijze wordt uitgegeven?

Antwoord 7

Zoals ik in de beantwoording van eerder genoemde vragen in 2013 heb aangegeven, zie ik het al dan niet oprichten van een fonds voor het opruimen en verwerken van verwaarloosde vaartuigen als een verantwoordelijkheid van producenten en importeurs van pleziervaartuigen, van overkoepelende branche- en belangenorganisaties, eventueel in samenwerking met beheerders van wateren waar pleziervaartuigen varen (waterschappen, provincies en de gemeenten). Verantwoordelijke partijen zouden daarbij het vraagstuk verder in kaart kunnen brengen en op basis daarvan bezien welke combinatie van instrumenten het meest effectief is.

Vraag 8

Handhaaft u met de kennis van nu uw uitspraak uit 2013 dat u niet wilt bijdragen aan een landelijk fonds en kunt u daarbij nader ingaan op uw inschatting uit 2013, dat een dergelijk fonds "waarschijnlijk niet op korte termijn voldoende gevuld zal zijn"?

Antwoord 8

Ja. Ook bij het instellen van een verwijderingsbijdrage zal er naar verwachting enige tijd nodig zijn om voldoende financiële middelen op te bouwen.

Vraag 9

Heeft u contact gehad met producenten en importeurs van pleziervaartuigen en van overkoepelende branche- en belangenorganisaties over de haalbaarheid van een landelijk registratiesysteem voor pleziervaartuigen?

Antwoord 9

Nee. Zoals in de beantwoording van de Kamervragen van 2013 is aangegeven, zijn er reeds twee registratiesystemen voor (plezier)vaartuigen:

1. Voor kleine motorvaartuigen die korter zijn dan 20 meter en sneller kunnen varen dan 20 kilometer per uur is er een verplichte registratie als men met de betreffende vaartuigen gebruik maakt van de Nederlandse binnenwateren.
De registratie vindt plaats door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).
2. In de openbare registers van het kadaster kan men vrijwillig een vaartuig laten registeren, zodat de eigendom wordt vastgelegd. Het vaartuig krijgt dan een uniek nummer, waarmee het schip te identificeren is.

Vraag 10

Bent u op de hoogte van het succesvolle registratiesysteem voor pleziervaartuigen dat de gemeente Amsterdam hanteert? Is het mogelijk om een dergelijk systeem landelijk in te voeren?

Antwoord 10

Ik ben op de hoogte van het registratiesysteem van de gemeente Amsterdam. Reeds vele malen is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingegaan op de wenselijkheid van een kentekenregistratie van pleziervaartuigen (Kamerstukken II, 2009-2010, 32123 XII,

nr. 6, brief aan gemeente Amsterdam van 5 juli 2012).
Mijn ministerie bekijkt dit vanuit haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het water. Vanuit die optiek is met een kentekenregistratie geen significant voordeel te behalen en de administratieve lasten zullen naar verwachting aanzienlijk zijn.
De omstandigheden zijn ten opzichte van 2012 en 2009 niet dusdanig veranderd, dat ik mijn standpunt hierop wil aanpassen. Dat neemt niet weg dat het lokale overheden vrij staat om in navolging van de gemeente Amsterdam eigen maatregelen te treffen.

Vraag 11
Deelt u de mening dat het probleem van de spookboten groter is dan enkel de gemeente Amsterdam, dat meerdere gemeenten, waterschappen en jachthavens, verspreid over heel Nederland, kampen met dezelfde problemen er daarom sprake is van een sterke landelijke dimensie? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 11
In mijn brief aan de gemeente Amsterdam van 5 juli 2012 heb ik de gemeente erop gewezen dat zij zelf, vanuit haar rol als toezichthouder voor de Binnenvaartwet en bevoegde autoriteit op basis van de Scheepvaartverkeerswet, vergaande bevoegdheden heeft om het scheepvaartverkeer te reguleren. De gemeente heeft dat uitstekend opgepakt. Het feit dat meerdere bevoegde autoriteiten kampen met het verschijnsel "spookboten", duidt niet per definitie op een landelijke dimensie. Een spookboot is bij uitstek gebonden aan het grondgebied van de bevoegde autoriteit waarop het zich bevindt. Vanuit de bestaande wetgeving hebben deze autoriteiten voldoende bevoegdheden om deze problematiek aan te pakken.

Vraag 12
Handhaaft u voorts onverkort uw uitspraak uit 2013 ten aanzien van de twee bestaande registratiesystemen dat u "geen noodzaak ziet om als Rijksoverheid aanvullend aan deze twee systemen een nieuw systeem in te voeren of een van de twee systemen om te bouwen tot een verplicht landelijk systeem voor alle pleziervaartuigen", terwijl ook de brancheorganisatie van de watersportindustrie Hiswa Vereniging juist opnieuw vraagt om een landelijk registratiesysteem voor pleziervaartuigen, zoals ook het geval is bij auto's, motoren en brommers?
Antwoord 12
Ja. Het opzetten van een nieuw landelijk registratiesysteem zal naar verwachting leiden tot een toename van de administratieve lasten voor de burger. Lasten die zullen toenemen als naast snelle motorboten, ook andere motorboten of vaartuigen moeten worden geregistreerd. Daarnaast blijven de kosten voor verwijdering staan.
De vraag is dan ook of een dergelijke maatregel effectief is. Gemeenten hebben evenwel verregaande bevoegdheden om, indien nodig, zelf het scheepvaartverkeer beter te reguleren.

Vraag 13
Hoe denkt u over het inrichten van een aantal strategische locaties, verspreid door het land, om zo een laagdrempelige manier te creëren voor eigenaren om verantwoord afstand te kunnen doen van hun pleziervaartuig?
Antwoord 13
De verantwoordelijkheid om een systeem van inzameling en verwerking te organiseren ligt bij de partijen die geconfronteerd worden met de afgedankte pleziervaartuigen. Het is aan hen om te bepalen of zij gezamenlijk tot een dergelijk systeem besluiten.

Vraag 14
Kunt u in dit verband ingaan op de inschatting van de Nederlandse Jachtbouw Industrie (NJI) dat er behoorlijke grote "prop" aan zit te komen van af te danken plezier-vaartuigen en dat het daarom zaak is ervoor te zorgen dat de infrastructuur op orde is voordat het echt te laat is en schepen her en der verweesd het milieu gaan belasten?
Antwoord 14
Zie antwoord op vraag 2. Er moet een onderscheid gemaakt worden ten aanzien van vaartuigen die ordentelijk worden aangeboden aan een afvalverwerker en de zogenaamde "weesboten" die door de eigenaar zijn achtergelaten.
Of meer eigenaren van af te danken vaartuigen het gedrag gaan vertonen om hun vaartuig maar ergens achter te laten, kan ik niet bevestigen.

Vraag 15
Deelt u de mening dat bij milieustraten voor plezier-vaartuigen vanuit milieuoogpunt ook kansen liggen, aangezien verschillende afvalstromen direct gescheiden kunnen worden?
Antwoord 15
Het is een mogelijkheid om een milieustraat hiervoor in te richten. Het is aan de verantwoordelijke eigenaren, producenten en gemeenten om te beslissen om deze vorm van inzameling en verwerking nader - ook op financiële haalbaarheid - te onderzoeken.

Vraag 16
Deelt u de mening dat er, door middel van concentratie op voorgenoemde locaties, genoeg volume van afgedankte pleziervaartuigen kan ontstaan opdat een milieustraat voor pleziervaartuigen ook economisch aantrekkelijk kan zijn voor gemeenten en waterschappen? Bent u bereid de business case hiervan te onderzoeken?
Antwoord 16
Zolang vezelversterkte composieten niet goed kunnen worden gerecycled, en dus als waardevolle grondstof wederom gebruikt kunnen worden om nieuwe producten te ontwikkelen, is mijn verwachting dat voorlopig nog geen gezonde business case ontwikkeld kan worden. Zie tevens vraag 4, waarin ik in ga op het onderzoek naar de mogelijkheden om vezelversterkte composieten te kunnen recyclen.

Voor de volledige tekst zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/06/16/beantwoording-kamervragen-van-de-leden-hachchi-en-van-veldhoven-beiden-d66-over-het-bericht-weesboten-steeds-groter-wordend-pro.

Bron: Rijksoverheid

Erfgoedwet unaniem aangenomen door Tweede Kamer

Tijdens de stemming in de Tweede Kamer is de Erfgoedwet vandaag met algemene stemmen aangenomen. Dit is een belangrijke stap naar de verwachte inwerkingtreding van het wetsvoorstel op 1 januari 2016. Na de zomer dit jaar volgt de behandeling in de Eerste Kamer.
De instandhoudingsplicht van een rijksmonument is een van de elementen die in de Erfgoedwet worden opgenomen
Naast het wetsvoorstel konden verschillende amendementen en moties rekenen op een meerderheid. Een van de amendementen betrof het zorgvuldig afstoten van cultuurgoederen in overheidsbezit. Onderdeel van het wetsvoorstel dat naar de Eerste Kamer gaat, is het bekend maken van een voornemen om een cultuurgoed af te stoten en een termijn van 13 weken tussen het moment dat een overheid de minister op de hoogte stelt van een afstoting en de daadwerkelijke afstoting.
Daarnaast is de instandhoudingsplicht aangenomen die de bestaande praktijk volgt. Dit is de verplichting om een rijksmonument zodanig te onderhouden dat instandhouding gewaarborgd is.
Alle stemmingen en moties over de Erfgoedwet zijn te vinden op
http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/34109_erfgoedwet.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Erfgoedwet in de Eerste Kamer

Het voorstel (EK 34.109, A) is op 16 juni 2015 met algemene stemmen aangenomen door de Tweede Kamer. De Eerste Kamercommissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) heeft op 15 september 2015 het voorlopig verslag uitgebracht en wacht op de memorie van antwoord.

Inbreng voor het voorlopig verslag wordt geleverd door de fracties van CDA (Atsma), D66 (Schnabel), SP (Gerkens), PvdA (Nooren) en ChristenUnie (Bikker).
Een voorlopig verslag wordt uitgebracht wanneer de Eerste Kamercommissie de mogelijkheid wil openlaten om nog in te gaan op het antwoord dat de regering erop zal geven.
De griffier maakt het voorlopig verslag en zendt het in concept aan de leden. Zij kunnen dit nog corrigeren, voordat het naar de regering gaat.
Zie voor alle bijbehorende documenten
https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/34109_erfgoedwet

Bron: Eerste Kamer

Factsheets Erfgoedwet gepubliceerd

Op 16 juni 2015 heeft de Tweede Kamer unaniem ingestemd met de Erfgoedwet. Als in het najaar ook de Eerste Kamer de Erfgoedwet goedkeurt, treedt deze op 1 januari 2016 in werking.
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft 6 factsheets gemaakt over verschillende onderdelen van de Erfgoedwet. Deze informatiebladen bieden meer kennis en inzicht in de Erfgoedwet. De factsheets vindt u in de e-Bibliotheek van de Rijksdienst.



U kunt ze daar kosteloos downloaden.
De volgende factsheets zijn gepubliceerd.
· De Erfgoedwet in het kort
· De zorgvuldige afstoting van cultuurgoederen in bezit van overheden in de Erfgoedwet
· Het beheer van de rijkscollectie in de Erfgoedwet
· De uitvoer, teruggave en behoud van cultuurgoederen in de Erfgoedwet
· De bescherming van rijksmonumenten in de Erfgoedwet
· De archeologische monumentenzorg in de Erfgoedwet
U kunt de 6 factsheets ook als één bestand downloaden.
Te downloaden via
http://cultureelerfgoed.nl/nieuws/factsheets-erfgoedwet-gepubliceerd.

Bron: Rijksdienst voor cultureel erfgoed

Mobiel erfgoed en de Erfgoedwet

Kamerbrede steun voor mobiel erfgoed tijdens debat in Tweede Kamer
Dinsdagmiddag 16 juni 2015 heeft de Tweede Kamer gestemd over de Erfgoedwet en de amendementen en moties die daarover zijn ingediend. Tijdens het Kamerdebat over de Erfgoedwet hebben de woordvoerders Cultuur van nagenoeg alle fracties al laten weten dat zij vonden dat de voorliggende Erfgoedwet onvoldoende steun bood aan het mobiel erfgoed, zoals ook de internetconsultatie al had laten zien. Middels een tweetal moties wordt de Minister gevraagd 'pal te staan voor het mobiel erfgoed'.

De stichting MCN heeft haar best gedaan om de positie van het mobiel erfgoed en de knelpunten die daarbij worden

ervaren, beter in beeld te krijgen. Deze knelpunten zijn naar voren gebracht via ambtelijk overleg, contacten met de fracties en via de media, o.a. via de Knelpuntennotitie Mobiel Erfgoed.
Het resultaat hiervan is, dat twee moties zijn ingediend en met grote meerderheid van stemmen zijn aangenomen.

Concreet betekent dat het volgende:
- de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) gaat MCN helpen om het Nationaal Register Mobiel Erfgoed te actualiseren, uit te breiden en digitaal te ontsluiten;
- de minister van OCW zal knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving, ook bij andere departementen, actief aandacht geven en oplossen;
- de minister van OCW zal de belangen van het mobiel erfgoed structureel en proactief verdedigen bij andere ministeries en waar nodig pleiten voor uitzonderingsposities.

Voorwaar een resultaat dat klinkt als een klok!
Overigens is de nieuwe Erfgoedwet door de Tweede Kamer unaniem aangegenomen. Meer informatie op de website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Bron: Mobiele collectie Nederland

Moties zorgen voor betere borging mobiel erfgoed in nieuwe Erfgoedwet

De Tweede Kamer heeft op 16 juni met algemene stemmen de nieuwe Erfgoedwet aangenomen. Deze wet treedt, na goedkeuring van de Eerste Kamer, op 1 januari 2016 in werking. Uitverkoop van historische vaar-, voer- en vliegtuigen aan het buitenland dreigde.

<u>Twee moties zorgen voor betere borging</u>
Tijdens het debat dat over de wet werd gevoerd gaven de woordvoerders Cultuur van vrijwel alle politieke partijen aan dat er in de nieuwe wet te weinig steun was voor mobiel erfgoed. Stapeling van wetten en regels maakt het behoud en gebruik van mobiel erfgoed steeds moeilijker en leidt zelfs tot uitverkoop van historische vaar-, voer- en vliegtuigen aan het buitenland. Om de positie van het mobiele erfgoed beter in de wet te borgen werden door PvdA en SP twee moties ingediend. Deze werden met grote meerderheid van stemmen aanvaard.

<u>Minister verdedigt belangen proactief en structureel</u>
De moties behelzen dat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gaat helpen bij het opstellen, uitbreiden en digitaliseren van het Register Mobiel Erfgoed; de minister van OCW de belangen van het mobile erfgoed proactief en structureel verdedigt bij andere ministeries, waar nodig zal pleiten voor uitzonderingsposities, en aandacht geeft aan knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving.

<u>Overleg leidt tot resultaat</u>
De wnd. voorzitter van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Martine van Lier, is verheugd:
'Wij hebben als FVEN ons best gedaan om de positie van het varend/mobiel erfgoed en de knelpunten die wij in de nieuwe wet voorzagen over het voetlicht te krijgen.
Ons overleg met de ambtenaren, contacten met de politiek en berichtgeving in de media hebben uiteindelijk tot dit goede resultaat geleid. Hiermee wordt het gevaar van het verdwijnen van mobiel erfgoed verkleind en kunnen tienduizenden Nederlanders blijven genieten van historische schepen, treinen, auto's en vliegtuigen.'

Bron: FVEN

Informatiedagen Erfgoedwet

Op zowel 30 oktober, als 2 december 2015 houdt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een informatiedag voor mensen die in hun werk met de Erfgoedwet te maken krijgen. De Tweede Kamer nam deze wet op 16 juni unaniem aan. Dit was een belangrijke stap richting de verwachte inwerkingtreding op 1 januari 2016.
De volgende stap is de behandeling in de Eerste Kamer. De Erfgoedwet harmoniseert eerdere wetten en regelingen, schrapt regels en legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming zo veel mogelijk bij de erfgoedzorgers zelf.
Nadere informatie en aanmelden voor de informatiedagen: www.cultureelerfgoed.nl.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Minister Bussemaker bezoekt Varend Erfgoed op SAIL



Minister Jet Bussemaker aan boord van de Terra Nova tijdens de intocht van Sail

SAIL Amsterdam 2015 kan voor het Varend Erfgoed niet meer stuk! Niet alleen kregen de 550 deelnemende Varend Erfgoed-schepen veel aandacht van pers en publiek.
Ook bracht Minister van Onderwijs, Cultuur en

Wetenschap, Jet Bussemaker, tijdens de SAIL-In Parade een werkbezoek aan de Terra Nova, het vlaggenschip van het Varend Erfgoed. Het bezoek boeide haar zozeer, dat ze drie keer zo lang aan boord bleef dan gepland!

Aan boord van de Terra Nova heeft de minister samen met onze VIP's (contactpersonen van o.a. ministeries, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Netwerk Erfgoed en Ruimte, Maritieme musea en museumwerven, Open Monumentendag, Samenwerkende Maritieme Fondsen, Bureau Voorlichting binnenvaart, Federatie Ruimtelijke Kwaliteit, Mobiele Collectie Nederland, Mobiel Erfgoed Centrum, Scouting en HISWA Klassiek) genoten van de intocht van honderden bijzondere historische schepen. Reinier Sijpkens zong haar vanuit de Muziekboot de serenade "Ode aan Jet" toe, als dank voor haar inspanningen om met behulp van de Erfgoedwet het Varend Erfgoed beter te beschermen.

In de stuurhut van de Terra Nova liet Thedo Fruithof haar zien hoe zij met haar smartphone of tablet een QR-code kon scannen. Zo zag zij welke informatie over de Terra Nova is opgenomen in het Register. Hiermee opende zij symbolisch het digitale Register Varend Erfgoed Nederland, waarop nu de gegevens van 2981 Varend Erfgoed-schepen te vinden zijn! Minister Bussemaker was aangenaam verrast door de zelfwerkzaamheid binnen het Varend Erfgoed en bood opnieuw haar hulp aan.
Meer info: http://rven.info/.

Bron: Scheepspost

Nieuwe uitgave boek "Erfgoed dat beweegt!"



Cees van 't Veen van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed ontving, namens de Minister, van Rein Schuddeboom het boek Erfgoed dat beweegt

Tijdens het Nationaal Congres Mobiel Erfgoed ontving Cees van 't Veen uit handen van MCN-voorzitter Rein Schuddeboom het eerste exemplaar van de derde, vernieuwde druk van de publicatie "Erfgoed dat beweegt! Handboek culturele waardering mobiel erfgoed".
Het boek beschrijft waarom het zo belangrijk is om het mobiel erfgoed voor iedereen zichtbaar te maken.
Maar bovendien bevat het boek een handleiding waarmee u zélf een culturele waardering van uw eigen varend of ander mobiel erfgoed kunt beschrijven. Een ruime hoeveelheid voorbeelden helpt u daarbij op weg.

Tot 15 juli 2015 met fikse korting!
De verkoopprijs is € 24,95. Tot 15 juli kunt u "Erfgoed dat beweegt!" bestellen met vroegkorting. U betaalt geen € 24,95, maar slechts € 14,95. (plus € 6,95 verzend- en administratiekosten). Bestellen via mcn@mobielerfgoedcentrum.nl.

Bron: Scheepspost

Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed



De nieuwe, derde druk van een bekende uitgave
Ondernemen met mobiel erfgoed, mobiel erfgoed in de ruimtelijke ordening of in het onderwijs; centraal staat steeds de culturele waarde, hét belangrijkste uitgangspunt bij alle omgang met erfgoed. In samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) is een vernieuwd Waardestellend kader voor het mobiel erfgoed tot stand gebracht, een methode speciaal ontwikkeld om de culturele waarde van historische vervoermiddelen te kunnen bepalen.

Zélf waarderen
De derde druk van "Erfgoed dat Beweegt! Handboek culturele waardering mobiel erfgoed" laat zien hoe dat in zijn werk gaat. En maakt het eigenaren mogelijk zélf een culturele waardering van hun mobiel erfgoed uit te voeren en dit op te laten nemen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.

Fascinerend beeld
Daarnaast roept dit boek een fascinerend beeld op van de brede en gevarieerde wereld van het mobiel erfgoed, die bestaat uit prachtige objecten en uit de mensen die zich hier met al hun passie voor inzetten. Het is aan hen te danken dat het allemaal nog bestaat.

Bestel nú met korting!
De verkoopprijs is €24,95. Wilt u het boek nú met korting bestellen? Voor € 15,00? Dat kan. Vul het gewenste aantal

extra exemplaren in op het aanmeldingsformulier of neem contact op via mcn@mobielerfgoedcentrum.nl.

"Erfgoed dat beweegt! Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed" is een uitgave van het Mobiel Erfgoed Centrum in Rotterdam en de stichting Mobiele Collectie Nederland. Deze uitgave kon tot stand komen danzkij de medewerking van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de ondersteuning van het Mondriaan Fonds en Nationaal Restauratiefonds.

Bron: Scheepspost

Boekbespreking Erfgoed dat beweegt

Het boek Erfgoed dat beweegt, 3e editie, dat zomer 2015 is uitgebracht, heb ik gelezen en kan ik zeer aanraden.
Er worden diverse mobiele erfgoederen beschreven van zowel het varend erfgoed, het vliegend erfgoed, het rijdend erfgoed (auto's, fietsen, etc.) en het rollend erfgoed (treinen, trams, ed.). Van enkele schepen is een uitgebreide analyse gemaakt zoals van de stoomsleepboot Volharding en de botter HK89. Daarnaast zijn er enkele korte beschrijvingen gemaakt van de boeier Sperwer, de stoomschip Christiaan Brunings, de tjalk Bruinvisch, de Oosterschelde, het directievaartuig Emma, de reddingboot Insulinde, de luxe motor Terra Nova (het verenigingsschip), de 16m2 nummer 63, de Havendienst 2, de zeesleper Elbe, de duwboot René Siegfried en de pionier nummer 2905.
Wat ik persoonlijk wel aardig vond is dat er ook mobiel erfgoed in is opgenomen dat nog niet is opgenomen in een register van een behoudsorganisatie en/of in het nationaal register mobiel erfgoed.
In het boek wordt ook in een uitgebreide handleiding uitgelegd over de waardering van het mobiel erfgoed.
Dat is taaie kost dat echt even wat tijd kost. Als je het niet gewend bent, kost het moeite om te begrijpen wat er staat en wat je zou moeten invullen in het register. Maar iedere behoudsorganisatie heeft vrijwilligers die inmiddels met dit proces bekend zijn en je kunnen helpen. Een aanrader voor het mobiele erfgoed. (JB)

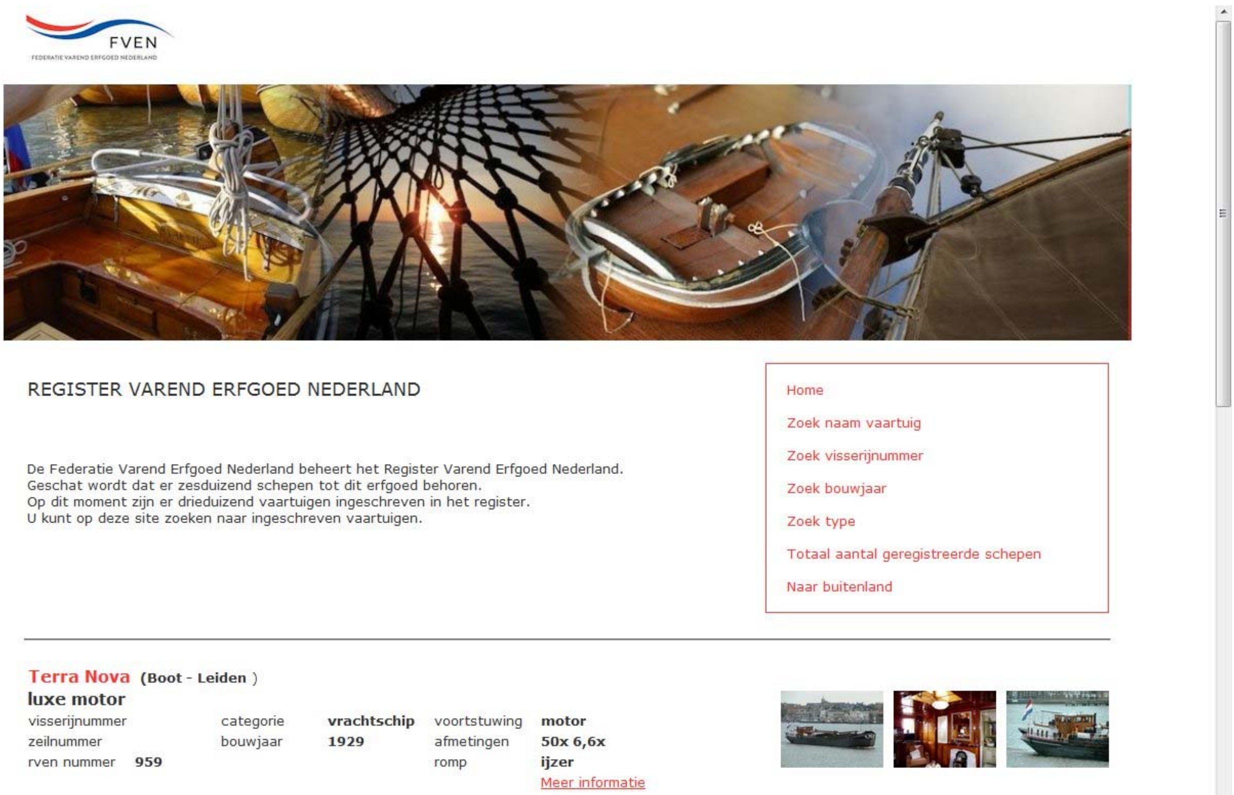
Mobiel erfgoed is 'nieuwe loot aan de erfgoedstam'



Leonard de Wit, van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, laat het conceptdocument Erfgoedwet zien

Het eerste Nationaal Congres Mobiel Erfgoed was een groot succes. Een ruim aantal deelnemers werd welkom geheten in het pand van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). De directeur van de RCE, Cees van 't Veen, noemde het mobiel erfgoed 'een nieuwe loot aan de stam', waarmee onze mobiele collectie zich een structurele plaats heeft verworven in de erfgoedwereld, naast monumenten, archeologie en landschap.

Drie deskundige sprekers en drie bevlogen pitchers lieten zien dat het mobiel erfgoed niet alleen invloedrijk was in het verleden, maar ook nog een boeiende toekomst voor zich heeft. Zij maakten duidelijk hoe mobiel erfgoed een bron van inspiratie kan zijn voor ondernemers, ruimtelijke



kwaliteit, het onderwijs, de nationale en lokale economie en in het algemeen voor brede cultuurparticipatie.

Het Nationaal Congres Mobiel Erfgoed heeft het varend, rollend, rijdend en vliegend erfgoed en de meerwaarde daarvan in de huidige samenleving duidelijk op het netvlies gezet van beleidsmakers en bestuurders. Het mobiel erfgoed is hier om te blijven!

Bron: Scheepspost

Register varend erfgoed Nederland

De Federatie Varend Erfgoed Nederland beheert het Register Varend Erfgoed Nederland. Geschat wordt dat er zesduizend schepen tot dit erfgoed behoren. Op dit moment zijn er drieduizend vaartuigen ingeschreven in het register. U kunt op deze site zoeken naar ingeschreven vaartuigen.

Zoekmogelijkheden:
* Home
* Zoek naam vaartuig
* Zoek visserijnummer
* Zoek bouwjaar
* Zoek type
* Totaal aantal geregistreerde schepen
* Naar buitenland
Zie http://www.rven.info/index.aspx.

Bron Register Varend Erfgoed Nederland

Publicatie de kracht van vrijwilligers

Samenwerking van de gemeente en vrijwilligers in de archeologie
Samenwerking tussen professionals en vrijwilligers loont voor alle partijen. Maar welke erfgoedtaken kunnen door vrijwilligers worden gedaan en welke middelen zijn daarvoor nodig?
Veel gemeenten kunnen niet meer zonder de inzet van vrijwilligers. Vaak beschikken vrijwilligers over grote lokale kennis waar de gemeente haar voordeel mee kan doen. Deze brochure gaat in op het vrijwilligersbeleid voor archeologie en laat zien wat de vrijwilligers in de archeologie allemaal voor hun gemeente kunnen betekenen. De gemeente kan op haar beurt de vrijwilligers op tal van manieren ondersteunen, zodat zij hun werk nog beter kunnen doen.

Grote waarde
Vrijwilligers doen archeologisch onderzoek en kunnen een bijdrage leveren aan het gemeentelijke archeologiebeleid. Ook spelen ze een rol bij vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daarnaast zijn ze van grote waarde voor het publieksbereik, educatie en draagvlak van archeologie. Vaak is er binnen een gemeente al een groep vrijwilligers actief. Wanneer zo'n groep ontbreekt en daar wel behoefte aan is, kan de gemeente hulp vragen bij provinciale steunpunten en landelijke vrijwilligersorganisaties.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed



Het erfgoed van de mobiliteitsgeschiedenis

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is in opdracht van de stichting MCN ontwikkeld door Stabien (Max Popma) in samenwerking met ABCultuur (Eelco Bruinsma) en VTHP webdesign (Eric Vos). Het Nationaal Register wordt 'gevoed' vanuit de sectorale registers. Deze registers zijn ontwikkeld door of in opdracht van de respectievelijke koepelorganisaties: Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Historisch Railvervoer Nederland (HRN), Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC) en Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL).

Het NRME en de sectorale registers konden worden opgezet dankzij subsidies van het Ministerie van OCW, het Mondriaan Fonds en het Prins Bernhard Cultuurfonds. Onderhoud en verdere ontwikkeling zijn slechts mogelijk door de inzet van een enorme troepenmacht aan vrijwillige, maar enthousiaste en deskundige medewerkers, gecoördineerd en begeleid door de genoemde koepelorganisaties.

Het NRME heeft tot doel overzicht en inzicht te verschaffen; overzicht van wat er zoal aan mobiel erfgoed aanwezig is in ons land en inzicht in de culturele waarde daarvan.

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is ontwikkeld door de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN), met steun van (onder andere) het Ministerie van OCW.
Wilt u gericht zoeken naar beschrijvingen van objecten in het NRME, klik dan op de knop 'Zoeken in de collectie' in



het menu links. U kunt zowel in het totale register zoeken als binnen één specifieke mobiel-erfgoedsector.
Voor uw gemak zijn enkele keuzemenu's met voorgeprogrammeerde termen voorhanden.

Bladeren in het register

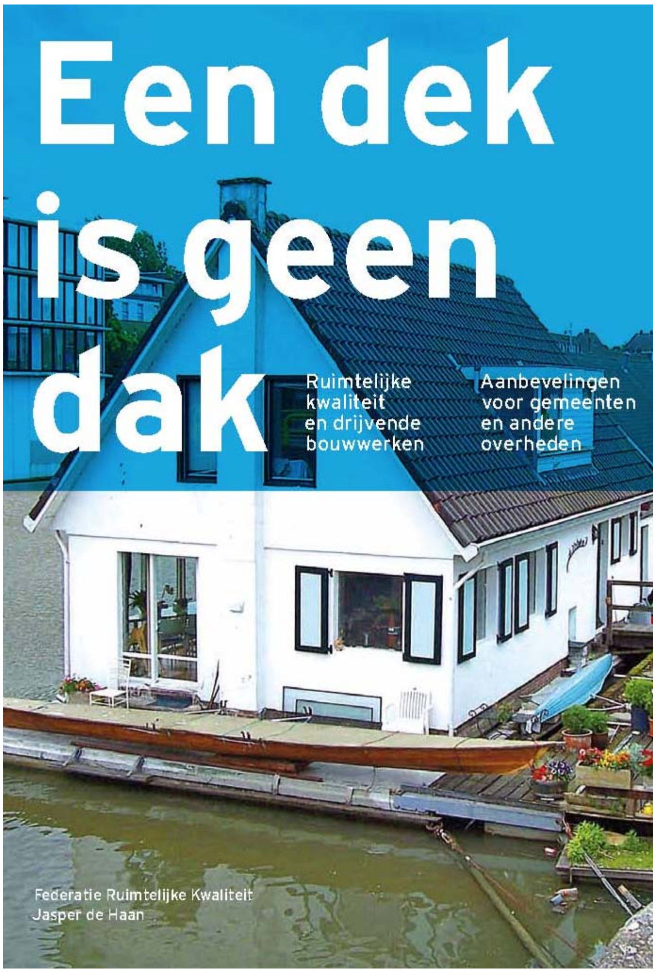
Bent u niet gericht op zoek, maar wilt u gewoon maar wat rondkijken, dan kan dat ook. Via de knop 'Bladeren in de collectie', eveneens in het menu links, kunt u per mobiel-erfgoedsector de beschrijvingen van objecten in het NRME bekijken. Het is het raadzaam via het keuzemenu eventuele voorkeuren kenbaar te maken en het aantal resultaten per pagina op 100 in te stellen.

Vragen en opmerkingen

Met vragen of opmerkingen over het register kunt u terecht bij: info@mobiel-erfgoed.nl. Meer info op http://www.mobielecollectienederland.nl/nrme/index.php.

Bron: Mobiele collectie Nederland

Publicatie Een dek is geen dak



De Federatie Ruimtelijke Kwaliteit publiceerde eind september 2015 een handreiking voor de ruimtelijke kwaliteit van woonboten en andere drijvende bouwwerken.

Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State zijn gemeentelijke verordeningen met eisen voor drijvende bouwwerken niet langer van kracht. Gemeentelijke eisen

aan ligplaatsen en aan het uiterlijk van de woonboten moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan en de welstandsnota.

Onze grote hoeveelheid water is typerend voor Nederland. Zonder rivieren, kanalen, vaarten, grachten, boezems en poldersloten zou ons land ondenkbaar zijn. En minstens zo typisch zijn de woonschepen langs de oevers en kades, die kleur en karakter aan het water geven.

Veel gemeenten en andere waterbeheerders stellen eisen aan de plaats waar woonschepen mogen liggen, en enkele gemeenten ook aan het uiterlijk van de schepen: hun hoogte, materiaal, hun vorm (een historisch schip of juist een woonark, bijvoorbeeld). Die eisen zijn meestal te vinden in gemeentelijke verordeningen.

Sinds de Raad van State in april 2014 uitsprak dat woonboten en andere drijvende bouwwerken feitelijk bouwwerken zijn, zijn niet meer de lokale verordeningen van toepassing, maar de hogere nationale wetgeving. Indien gemeenten eisen willen stellen, dan moet dat gebeuren in de juiste wettelijke instrumenten: het bestemmingsplan en de welstandsnota.

Die situatie is de actuele aanleiding voor het publiceren van de handreiking "Een dek is geen dak", met tips en suggesties voor betekenisvol kwaliteitsbeleid op dit terrein. Beleid dat uiteindelijk basis biedt voor vergunningverlening bij aanvragen voor een ligplaats of voor verbouwing of nieuwbouw van een drijvend object. De gemeenten moeten aan de slag.
Woonschepen zijn maar tot op zekere hoogte vergelijkbaar



met gebouwen: ze liggen als losse objecten in de openbare ruimte, ze vormen geen straatwand. Hun informaliteit biedt tegenwicht aan de strenge afbakening van rooilijnen, nokhoogtes en gevelritmiek. Naar hun aard, maar ook door hun ondergrond, zijn ze minder permanent en nagelvast aanwezig dan de bouwwerken op vaste grond.

Deze noties rechtvaardigen een specifieke benadering van drijvende bouwwerken in de publieke ruimte. De handreiking "Een dek is geen dak", geschreven door de Rotterdamse architect en woonbootexpert Jasper de Haan en als digitale publicatie uitgegeven door de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit, geeft nuttige suggesties en aanwijzingen voor kwaliteitsbeleid op dit terrein.

Download de digitale uitgave op http://www.ruimtelijkekwaliteit.nl/informatief/publicaties/item?id=18.

Bron: Federatie Ruimtelijke Kwaliteit

Bijzonder scheepswrak in Waddenzee verder onderzocht

Maritiem archeologen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed doen van 17 tot en met 28 augustus onderzoek naar de Burgzand Noord 17: een bijzonder scheepswrak ten oosten van Texel. In dit deel van de Waddenzee, sinds 2013 een rijksmonument, bevinden zich meer dan een dozijn bekende en vaak goed bewaarde scheepswrakken uit de 17de en 18de eeuw. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, de gemeente Texel en Rijkswaterstaat bekijken hoe deze archeologische vindplaats beter beschermd en beheerd kan worden.



Twee opgedoken stenen afkomstig van de wraklocatie Burgzand Noord 17 in de handen van maritiem archeoloog Johan Opdebeeck

Archeoloog aan het werk bij de Burgzand Noord 17 in de Waddenzee
De laatste jaren worden er binnen het rijksmonument steeds meer nieuwe scheepswrakken ontdekt. Doordat ze diep zijn ingegraven in de waterbodem kunnen ze decennia en soms zelfs eeuwenlang verborgen blijven. In 2010 meldden sportduikers de vondst van de Burgzand Noord 17. Archeologen onderzoeken nu of dit wrak een schip van Nederlandse herkomst uit de 17e eeuw is.
Wethouder Eric Hercules: "Deze onderwaterschatten zijn van essentieel belang voor het vertellen van het verhaal van de rijke Texelse historie"



Twee maritiem archeologen, Thijs Coenen en Arent Vos, met Janneke Bos, op de wraklocatie Burgzand Noord 17

Al tientallen jaren worden de wrakken met behulp van de nieuwste technieken gemonitord en waar mogelijk beschermd. Dit gebeurt door ze af te dekken met een beschermende laag en door jaarlijks de veranderingen rondom de wrakken in de gaten te houden.
De wrakken worden bedreigd door natuurlijke degradatie, maar ook door illegale opgravingen.

Uniek onderwater erfgoed bij Texel
Burgzand Noord, een gebied in de Waddenzee ten oosten van Texel, was vroeger het centrum van de beroemde Rede van Texel. Hier gingen 300 jaar lang (tussen 1500-1800) schepen voor anker om geladen en gelost te worden voor de haven van Amsterdam. Ondanks de beschutting die het eiland bood tegen de noordwestenwind, zijn er door de eeuwen heen vele schepen vergaan. Het is dan ook een plek van groot archeologisch belang.

Samen verantwoordelijk
Gemeenten zijn vaak de eerst verantwoordelijken om de zorg voor het maritiem erfgoed onder water te waarborgen. Dit is niet altijd eenvoudig, zeker omdat er nog geen traditie bestaat in het beheer van dit erfgoed bij andere overheden of instanties dan het Rijk. Daarom verleent de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed tijdelijk extra steun bij het maken van beleid en opzetten van beheer.

Bron: Rijksdienst voor cultureel erfgoed

Boek Puntje zeil



Eindelijk is het dan zo ver! Het boek Puntje zeil, Schipperen met oude zeilende binnenvaartschepen van
Ton Krom en Erick Takes is uit. Daarin hebben Ton en Erick hun ervaring van de afgelopen decennia met het varen met hun schip de Maria en NooitGedacht vastgelegd.

Zij hebben die ervaring eerder al uitgedragen via cursussen en op veler verzoek hebben ze de cursusaantekeningen uitgewerkt in dit boek, aangevuld met veel voorbeelden en tips uit de praktijk. Het boek is rijk geïllustreerd met foto's, oude en nieuwe, maar ook met veel tekeningen om manoeuvres duidelijk te maken. In het boek komt de lezer alles te weten over oude zeiltechnieken, varen op kanalen en op groot water, ankeren, bomen en jagen.
De verschillende prestatietochten, van Bietentocht tot Strontrace waarin alle technieken toegepast moeten worden, komen ook aan bod.

Het boek is 132 bladzijden en kost € 24,95 exclusief verzendkosten. Bestellen door overmaking van € 28,40 op IBAN nummer NL18 TRIO 0254 8264 74 t.n.v. St. Bevordering Educatie Vrachtzeilvaart o.v.v. naam, adres, postcode en woonplaats of via de LVBHB Verenigingsstand.

Bron: George Snijder, LVBHB

Tentoonstelling Scheepswerf Boot Leiderdorp



In het Leiderdorps Museum is van 30 augustus 2015 tot 15 juni 2016 de tentoonstelling Scheepswerf Boot 1877 - 1979, Leiderdorp & Leiden te zien. De tentoonstelling toont de boeiende ontwikkeling van een oorspronkelijk Leiderdorps groot industrieel bedrijf, op het Waardeiland en aan de Zijl, dat door de grenswijziging van 1920 in Leiden kwam te liggen. In de loop van honderd jaar heeft de werf bijna 1.500 schepen gebouwd, van eenvoudige houten pramen tot de meest moderne hektrawlers voor de visserij. In de hoogtijdagen van de werf werkten er meer dan 350 arbeiders, die tot wel 60 schepen per jaar produceerden.

Ter gelegenheid van de tentoonstelling is een rijk geïllustreerd boekje uitgegeven onder de titel Scheepswerf Boot 1877 - 1979, Leiderdorp & Leiden. In ca. 80 pagina's heeft Warner Veltman de boeiende geschiedenis van de familie Boot en de scheepswerf beschreven. Ook komt er een DVD uit met historische beelden van de bouw, tewaterlating en proefvaart in 1966 van de hektrawler Alida (SCH 6). Boek en DVD zijn te koop via het Leiderdorps Museum.
Het Leiderdorps Museum bevindt zich in de 'Sterrentuin', gelegen aan de Van Diepeningenlaan 110, 2352 KA Leiderdorp. Openingstijden: woensdag 14.00 - 17.00, zaterdag 10.30 - 12.30 en zondag 14.00 - 16.00 uur.

Bron: George Snijder, LVBHB

Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen

Het zg. Kranenprojekt is een in 2007 opgezette studie naar de geschiedenis van de ontwikkeling van lokatiegebonden

kranen. Inmiddels gaat zij vanaf 2015 verder als de Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen (NedSEK).

Op de homepage vermelden we de nieuwste aktiviteiten en informatie van de (nu) stichting. Afbeeldingen van recente projekten staan op de pagina "AKTUEEL".
Onder de andere buttons staat de informatie die uit het onderzoek van de afgelopen jaren is voortgekomen.

Op dit moment is het Kranencongres in voorbereiding dat op 27 november 2015 in het Maritiem Museum in Rotterdam zal worden gehouden. Het ligt in de bedoeling dat dit aansluit op 26 november in het Museum aan de Schelde (MAS) te Antwerpen. Informatie hierover verschijnt op de pagina "KRANENCONGRES".

http://www.kranenprojekt.nl/

Bron: Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen

Ontdek 200 jaar topografie met Topotijdreis

Het Kadaster lanceerde tijdens de Esri GIS Conferentie de website topotijdreis.nl, een website die 200 jaar topografie ontsluit. Ulrike Schild, hoofd afdeling Geo-Informatie van het Kadaster en Vincent van Altena, GIS-specialist bij het Kadaster, presenteerden de Topotijdreis onder het mom 'Wie jarig is, trakteert'. De Nederlandse overheid maakt al sinds 1815 onafgebroken topografische kaarten en het Kadaster viert dit jubileum.

Tijdreis
Op topotijdreis.nl kan iedereen eenvoudig bekijken hoe een bepaald stukje Nederland er 50, 100 of zelfs 200 jaar geleden uitzag. Door de kaarten van de verschillende jaren te vergelijken is meteen duidelijk hoe Nederland zich heeft ontwikkeld. Zo zijn inpoldering en verstedelijking duidelijk gevisualiseerd.







200 jaar Nederland in kaart
Op 18 februari 1815 werd het Topographisch Bureau opgericht. Sinds die tijd wordt Nederland officieel en onafgebroken in kaart gebracht. Bijvoorbeeld de ligging van wegen, water, bebouwing en landbouwgrond.
In 2004 werd de dienst onderdeel van het Kadaster.

Bron: Kadaster

Nieuwe brochures beschikbaar van Varen doe je Samen!

'Varen doe je Samen!' heeft nieuwe brochures ontwikkeld m.b.t. (technische) preventie. De volgende brochures zijn ontwikkeld om je te informeren over technische preventie: Motorstoring, Veilige tuigage, Elektra aan boord en Gasveilig.

Nieuwsgierig? Bekijk ze digitaal op de website http://www.varendoejesamen.nl/content/overzicht-brochures.

Bron: Varen doe je samen

Arbopraktijkboek Scheepsbouw

Het Arbopraktijkboek ondersteunt bedrijven op het gebied van Arbo- en Milieuzaken. Het versterkt niet alleen de aandacht voor veilig en gezond werken van personeel en toeleveranciers op de werven, maar zet ook een branchestandaard neer. In 2010 heeft Netherlands Maritime Technology de eerste versie uitgebracht. Nu, vijf jaar later, werd het tijd voor een update. Op 21 mei 2015 is het vernieuwde Arbopraktijkboek overhandigt aan Marga Zuurbier, directeur Arbeidsomstandigheden bij de Inspectie SZW.



Vernieuwing Arbopraktijkboek
In de vernieuwde versie zijn recente ontwikkelingen en resultaten uit het project 5x beter geïntegreerd. De vijf cao-partijen in de metaalbewerking en metalektro zijn verenigd in 5xbeter: Koninklijke Metaalunie, FME, FNV Metaal, CNV Vakmensen en De Unie. Gezamenlijk zet de metaalsector zich in voor het verbeteren van veilig en gezond werken. Dit gebeurt onder andere door het ontwikkelen van richtlijnen en praktisch toepasbare 5xbeter Verbeterchecks. Voor de scheepsbouw zijn er twee verbeterchecks ontwikkeld, namelijk 'Werken op hoogte' en 'Werken in besloten ruimte'. Deze verbeterchecks zijn terug te vinden in het vernieuwde Arbopraktijkboek.
Daarnaast zijn enkele nieuwe onderwerpen toegevoegd aan het Arbopraktijkboek voor de scheepsbouw, zoals: 'Werken op en rond het water', 'Composieten' en het nieuwe fenomeen 'Nanodeeltjes'. Ook zijn de asbestprotocollen beter beschreven. Met de aanpassingen en toevoegingen is het Arbopraktijkboek weer helemaal up to date.
Het Arbopraktijkboek is een openbaar document.

Inhoudsopgave Arbopraktijkboek Scheepsbouw

Het boek is te downloaden via http://maritimetechnology.nl/media/dlm_uploads/Arbopraktijkboek-scheepsbouwmei-2015.pdf (2,5 Mb).

Bron: Netherlands Maritime Technology

Nieuw Nationaal Waterplan met accent op ruimtelijke inrichting

Nederland wordt veiliger als we in de ruimtelijke inrichting van gebieden en steden meer rekening houden met ons water. Het nieuwe Nationaal Waterplan legt het accent op de ruimtelijke inrichting, want daar valt winst te boeken in ons watermanagement. Het kabinet wil ruimte en water beter en efficiënter met elkaar verbinden. Dat staat in het ontwerp Nationaal Waterplan 2016-2021 waar de ministerraad mee heeft ingestemd op voorstel van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu.

Met het Nationaal Waterplan kiest het kabinet voor een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem. Met als doelen een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. "Als iedereen waterbewust werkt aan de inrichting van Nederland, blijft onze delta op een betaalbare manier veilig, klimaatbestendig én aantrekkelijk", aldus minister Schultz.

In het nieuwe ontwerp Nationaal Waterplan staan 5 ambities centraal. Nederland moet de veiligste delta in de

BIJLAGE Economische kengetallen maritieme sectoren

Uit: Maritieme Strategie

Toegevoegde waarde maritieme sectoren (in mln euro)

Sector		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Zeevaart		3.122	3.150	3.182	2.267	2.082	1.718	1.770	1.603
	direct	2.220	2.240	2.164	1.541	1.281	1.057	1.089	986
	indirect	903	910	1.019	726	801	661	681	617
Scheepsbouw		2.420	2.805	2.784	2.707	2.420	1.862	1.834	1.983
	direct	1.265	1.467	1.391	1.295	1.309	1.007	992	1.072
	indirect	1.155	1.339	1.393	1.412	1.111	855	842	911
Offshore		2.934	3.203	3.316	3.235	3.363	3.488	3.544	3.720
	direct	1.870	2.049	2.104	2.049	2.130	2.210	2.245	2.357
	indirect	1.063	1.154	1.212	1.186	1.233	1.279	1.299	1.364
Binnenvaart		1.366	1.463	1.566	1.331	1.502	1.656	1.627	1.593
	direct	1.009	1.083	1.138	992	924	1.019	1.001	980
	indirect	357	381	428	338	578	637	626	613
Waterbouw		956	1.039	1.112	1.205	1.248	1.142	1.231	1.194
	direct	500	544	617	643	631	578	623	604
	indirect	456	495	496	561	617	564	608	590
Marine		946	940	939	993	919	911	797	843
	direct	709	703	692	721	666	660	578	611
	indirect	237	237	247	272	253	251	219	232
Visserij		669	729	607	568	378	353	360	331
	direct	482	521	408	381	293	274	279	257
	indirect	187	208	198	187	85	79	81	74
Maritieme dienstverlening		1.104	1.194	1.226	1.208	1.238	1.310	1.328	1.315
	direct	821	886	910	883	906	958	971	962
	indirect	283	308	316	325	332	352	357	353
Watersportindustrie		1.533	1.793	1.860	1.833	1.480	1.434	1.397	1.395
	direct	881	1.029	1.025	971	934	904	881	880
	indirect	652	764	835	863	547	530	516	515
Maritieme toeleveranciers		2.335	2.774	2.798	2.738	2.280	2.376	2.395	2.482
	direct	1.578	1.869	1.850	1.777	1.559	1.625	1.638	1.697
	indirect	757	905	949	961	721	751	757	785
Havens*		33.394	36.152	38.863	32.518	32.194	33.769	35.544	37.040
	direct	21.960	23.532	25.223	20.351	20.981	21.594	22.460	22.242
	indirect	11.434	12.620	13.640	12.167	11.213	12.175	13.084	14.798

*Inclusief havengerelateerd vervoer en niet maritieme havenactiviteiten (Bron: Havenmonitor 2013, EUR)

Bron: Maritieme Monitor 2014, Ecorys

wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door onze veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen. Het kabinet kiest voor een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics), zodat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoet water is. Verder wil het kabinet dat Nederland klimaatbestendig en waterrobuust wordt ingericht, dat Nederland een gidsland is en blijft voor watermanagement en -innovaties.
Dat is gunstig voor onze economie en ons verdienvermogen. Tot slot wil het kabinet dat Nederlanders waterbewust leven. Deze ambities moeten gezamenlijk ingevuld worden door iedereen die werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland: alle overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen.

Het Nationaal Waterplan verankert het nieuwe beleid voor de komende 6 jaar met een vooruitblik richting 2050.

Onderdeel van het Nationaal Waterplan zijn de Deltabeslissingen (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijke adaptatie), de Beleidsnota Noordzee, de verankering van afspraken die betrekking hebben op water vanuit het Energieakkoord, de Natuurvisie, de Internationale Waterambitie, de geactualiseerde plannen en maatregelenprogramma's waarmee we voldoen aan de Europese eisen voor waterkwaliteit, overstromingsrisico's en het mariene milieu.

Voor meer informatie zie http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/nationaal-waterplan/nwp-2016-2021/.

Bron: Rijksoverheid

Werkgelegenheid maritieme sectoren (in wzp)

Uit: Maritieme Strategie

Sector		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Zeevaart*		12.624	12.568	12.986	12.500	12.173	12.759	13.213	13.796
	direct	6.889	6.855	6.855	6.708	6.561	6.877	7.122	7.436
	indirect	5.735	5.713	6.131	5.792	5.612	5.882	6.091	6.360
Scheepsbouw		23.499	23.535	22.939	22.130	23.331	21.485	22.637	22.899
	direct	12.172	12.041	11.982	11.708	11.553	10.639	11.209	11.340
	indirect	11.327	11.494	10.958	10.422	11.777	10.846	11.427	11.560
Offshore		38.357	38.750	40.059	39.099	39.495	39.934	41.256	43.750
	direct	23.849	24.053	24.722	24.271	24.519	24.791	25.612	27.160
	indirect	14.508	14.697	15.337	14.828	14.976	15.143	15.644	16.590
Binnenvaart		17.215	17.550	17.582	17.191	25.085	25.935	26.093	25.236
	direct	13.394	13.563	13.553	13.289	13.521	13.979	14.064	13.602
	indirect	3.820	3.987	4.029	3.902	11.564	11.956	12.029	11.634
Waterbouw		13.370	13.876	14.566	14.508	13.390	13.836	14.454	14.284
	direct	5.392	5.599	5.875	5.852	5.921	6.118	6.391	6.316
	indirect	7.978	8.277	8.691	8.657	7.469	7.718	8.063	7.968
Marine		18.580	18.590	18.470	18.580	21.886	21.157	20.589	19.060
	direct	14.420	14.290	14.270	14.250	14.120	13.650	13.283	12.297
	indirect	4.160	4.300	4.200	4.330	7.766	7.507	7.306	6.763
Visserij		3.935	3.932	3.772	3.673	2.947	3.147	3.137	3.124
	direct	2.326	2.312	2.269	2.242	2.135	2.280	2.273	2.263
	indirect	1.609	1.620	1.503	1.431	812	867	864	861
Maritieme dienstverlening		14.459	14.682	14.850	14.492	14.554	14.835	15.070	15.168
	direct	10.674	10.808	10.964	10.785	10.830	11.040	11.214	11.287
	indirect	3.785	3.874	3.885	3.707	3.724	3.796	3.856	3.881
Watersportindustrie		23.139	23.986	24.404	24.093	21.621	20.866	20.472	20.307
	direct	13.071	13.553	13.789	13.585	13.199	12.738	12.498	12.397
	indirect	10.068	10.433	10.615	10.508	8.422	8.127	7.974	7.910
Maritieme toeleveranciers		22.196	22.924	23.993	23.038	21.778	21.777	22.305	22.906
	direct	15.032	15.362	16.113	15.715	14.862	14.861	15.222	15.632
	indirect	7.164	7.562	7.880	7.323	6.916	6.915	7.083	7.274
Havens**		310.731	326.819	328.413	325.591	311.812	315.663	324.123	325.825
	direct	159.593	164.297	166.945	169.237	163.429	164.284	170.500	170.489
	indirect	151.138	162.522	161.468	156.354	148.383	151.379	153.623	155.336

*Het betreft hier de Nederlandse zeevarenden plus de werkzame personen aan wal. Het totaal aantal zeevarenden op Nederlandse vlagschepen (Nederlanders en niet-Nederlanders) is ruim 28.000 in 2013.
**Inclusief havengerelateerd vervoer en niet maritieme havenactiviteiten (Bron: Havenmonitor 2013, EUR)

Bron: Maritieme Monitor 2014, Ecorys

Maritieme Strategie moet toppositie Nederland versterken

Nederland beschikt met Rotterdam over de grootste haven van Europa, de Nederlandse binnenvaartvloot heeft het grootste Europese marktaandeel, Nederland is de belangrijkste producent van superjachten én de offshore- en waterbouwsector behoren tot de wereldtop. Het is echter niet vanzelfsprekend dat we onze toppositie behouden gezien de groei van havens in landen als Brazilië, China en Zuid-Afrika en dat vraagt om één gezamenlijke aanpak van overheid en de maritieme cluster. Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) heeft donderdag 15 januari 2015 de allereerste 'maritieme strategie' naar de Kamer gestuurd. Deze strategie moet de komende jaren een belangrijke bijdrage leveren aan de internationale duurzame maritieme toppositie van Nederland.

"De maritieme strategie is uniek, want hij is tot stand gekomen in samenwerking met alle maritieme partners. Deze belangrijke stap is gezet om onze maritieme toppositie te behouden en te versterken in de wereld", aldus Minister Schultz van Haegen.

De Nederlandse maritieme cluster is actief op alle continenten en omvat binnenvaart, havens, maritieme dienstverlening (inclusief maritiem onderwijs- en kennisinstituten), maritieme toeleveranciers, offshore, scheepsbouw, visserij, waterbouw, watersportindustrie en zeescheepvaart. Deze cluster, inclusief het havenindustrieel complex, zorgt voor 7,3% van het bruto nationaal product en voor werkgelegenheid van bijna 440.000 personen (5% van de werkgelegenheid in Nederland).

Thema's

De maritieme strategie is opgebouwd uit 6 thema's:

1. *Human Capital:* inzet is dat meer jonge mensen kiezen voor een maritieme opleiding en beroep. Goed onderwijs, herkenbaarheid en een positief imago over de cluster zijn hierbij essentieel.
2. *Innovatie:* voor een goede kennisbasis is intensieve samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheid belangrijk. De overheid creëert bijvoorbeeld meer experimenteerruimte voor innovatieve scheepstypen.
3. *Handel:* een aantrekkelijk vestigingsklimaat met een Europees en mondiaal gelijk speelveld is van belang om handel te drijven. De overheid zet in op Europese richtsnoeren voor zeehavens, eenduidige internationale regelgeving en internationale samenwerking tussen inspectiediensten.
4. *Bereikbaarheid:* hierbij gaan overheid en bedrijfsleven zich inspannen voor een naadloos transportnetwerk en integratie van maritiem vervoer in de logistieke keten.
5. *Veiligheid en Milieu:* overheid en bedrijfsleven zetten in op veilige en schone schepen. Het bedrijfsleven en vaarweggebruikers werken aan het terugdringen van de menselijke factor bij ongevallen.
6. *Veiligheidsdreigingen en Stabiliteit:* bij bedreigingen van Nederlandse maritieme belangen op zee en in kustgebieden is (inter)nationale samenwerking tussen civiele en maritiem-militaire actoren noodzakelijk.

Samenwerken cruciaal

Uitdagingen op maritieme kernthema's zoals werkgelegenheid, innovatie, handel, logistiek, veiligheid en milieu, worden steeds complexer. Vaak spelen zowel private als publieke belangen een rol. Daarom wordt binnen de Maritieme Strategie niet alleen samengewerkt tussen de rijksoverheid, werkgevers en werknemers, maar ook tussen decentrale overheden, kennis- en onderwijsinstellingen en NGO's op het gebied van bijvoorbeeld natuur, milieu en gezondheid.

Voor meer informatie en de bijbehorende video zie https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/01/15/maritieme-strategie-moet-toppositie-nederland-versterken.

Bron: Rijksoverheid

Ondersteuning oude BICS stop per 1 juli 2015

Per 1 juli 2015 worden BICS versie 4 en oudere versies niet langer ondersteund. Rijkswaterstaat adviseert gebruikers van oudere versies om nu over te stappen.
Gebruikers van BICS 4 en ouder moeten zelf actie ondernemen: opnieuw registreren als BICS-gebruiker en BICS versie 5 downloaden en installeren (www.bics.nl).
Je kunt BICS 5 alleen maar gebruiken als je opnieuw geregistreerd bent, want je krijgt een nieuwe BICS-account (7000-nummer). Dit is nodig omdat de registratie van BICS-gebruikers in 20 jaar tijd 'vervuild' is geraakt.

De overstap naar het nieuwe BICS verloopt voor de meeste gebruikers geruisloos. Sinds januari is in een rustig tempo een groot deel van de BICS-gebruikers 'gemigreerd'.
De reacties op de totaal vernieuwde gebruikersschermen zijn over het algemeen enthousiast. Natuurlijk zijn er ook al de eerste wensen voor verbetering bij BTB binnengekomen. In het gebruikersoverleg E-melden worden verbeterpunten door schippers, BTB en RWS besproken. Hierbij staat de vaarpraktijk centraal, niet de techniek.

"Waarom iets vervangen dat goed werkt?" was de reactie van enkele gebruikers van BICS en ERInet. BICS was na 20 jaar (!) aan vervanging toe. De kosten van onderhoud werden voor RWS te groot en het was steeds moeilijker en duurder om aanpassingen te maken om de oude BICS-software 'bij de tijd' te houden. BICS moet ook samenwerken met software-systemen aan de wal, die eveneens vervangen worden (of zijn). Tenslotte is het nieuwe BICS klaar voor toekomstige ontwikkelingen, waarbij steeds meer individuele reis- en route-georienteerde informatie uitgewisseld gaat worden worden en slimme ICT bijdraagt aan nog betrouwbaarder vervoer over water.

BICS 5 is als download beschikbaar. Hoe en waar lees je in dit artikel op de website van BTB:
http://www.binnenvaart.org/?p=10988
Er is gratis ondersteuning beschikbaar en ook BICS 5 is kosteloos! Alle informatie om over te stappen vind je vanzelfsprekend op www.bics.nl. Laatste tip: download BICS via een stabiele (vaste of mobiele) verbinding.

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart